

**Discours de Bruno Le Maire
à la Journée de la filière automobile**

Paris – Mardi 24 octobre

Contact presse :

Cabinet de Bruno Le Maire

01 53 18 41 20

Je suis très heureux de vous retrouver pour la journée de la filière automobile. Je ne la manque jamais parce que vous connaissez ma passion pour l'automobile.

Vous connaissez aussi le soutien sans faille de la majorité, du Gouvernement, du président de la République.

Nous avons toujours soutenu la filière automobile. Nous continuerons à soutenir la filière automobile.

Un grand patron de l'industrie automobile, pour lequel j'ai beaucoup de respect, a parlé un jour d'une « France autophobe ». C'est un point de désaccord que j'ai avec lui. La France est autophile, elle a toujours été une grande nation de l'industrie automobile et elle le restera.

Comptez sur moi et sur mon engagement total, en tant que ministre de l'Économie et des Finances, pour permettre à la France de rester au 21^e siècle ce qu'elle a été au 20^e : une des nations les plus performantes en matière d'industrie automobile.

Ce défi, c'est celui d'une révolution technologique qui nous fait passer du siècle thermique au siècle électrique.

Ce défi est d'autant plus difficile à relever que la Chine a pris cinq années d'avance.

Ce n'est pas irrattrapable mais cela suppose de mettre les bouchées doubles.

Tout cela, dans une période d'inflation des coûts, qui rend les investissements plus difficiles, et d'augmentation des taux d'intérêt, qui complique aussi le financement de vos économies hautement capitalistiques.

Je mesure donc l'ampleur du défi qui est à relever. Je mesure aussi les inquiétudes, en particulier chez les sous-traitants, les TPE, les PME. Mais les inquiétudes n'ont jamais apporté de solutions. Ce qui apporte des solutions ce sont la clarté dans le cap, la puissance des décisions et le soutien de la puissance publique.

Je confirme l'objectif qui a été fixé par le président de la République de parvenir à produire 2 millions de véhicules électrifiés en France d'ici 2030, avec une étape intermédiaire à 800 000 en 2027.

Je confirme la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035. Car rien n'est pire que de commencer à revenir sur un objectif, à laisser planer des doutes et des incertitudes sur notre détermination à atteindre cet objectif.

En revanche, il est peut-être inutile de se rajouter des obligations ou des contraintes. C'est pour cela qu'à votre demande je me suis battu sur Euro 7 pour éviter toute régulation additionnelle sur les moteurs thermiques. Ce serait une perte de temps et une perte d'argent. Vous avez mieux à faire que d'investir sur des moteurs thermiques alors même qu'on vous demande de basculer sur l'électrique.

Nous avons donc obtenu au Conseil européen que les normes Euro 7 soient concentrées exclusivement sur les émissions de particules fines par les freins et par les pneus, parce que c'est utile : si nous arrivons à les réduire pour les véhicules thermiques, cela vaudra aussi pour les véhicules électriques. C'est un bon investissement.

Pour parvenir à ces objectifs nous pouvons nous appuyer sur des atouts, le premier d'entre eux, c'est la qualité de la filière.

Ce sont 350 000 salariés, 3000 sites de production, des compétences, des savoir-faire et des technologies qui sont sans doute parmi les meilleures et les plus avancées au monde.

En revanche, nous devons progresser sur le sujet de la solidarité de filière. Je vois encore trop de TPE et trop de PME qui sont inquiètes.

Dans le contrat de filière qui doit être signé avant la fin 2023, je fais de l'engagement des donneurs d'ordre vis-à-vis des sous-traitants un point absolument stratégique. La France doit privilégier la solidarité économique dans ces temps difficiles. Les grands donneurs d'ordre ont une responsabilité vis-à-vis des petites et moyennes entreprises qui assurent le bon fonctionnement de cette industrie.

Je demanderai aussi à la DGCCRF de s'assurer que les engagements pris sont rigoureusement tenus et que les règles des relations commerciales sont respectées, notamment en matière de délais de paiement. On ne peut pas mettre la trésorerie d'une PME dans le rouge parce que les délais de paiement ne sont pas respectés.

Le deuxième atout ce sont les batteries électriques.

Quand j'ai commencé il y a six ans, il n'y avait pas une batterie électrique produite en France. On nous expliquait que, de toute façon, la bataille était perdue. Il n'était pas question de rattraper notre retard sur la Chine.

Ce défaitisme, c'est ce qui nuit le plus à l'industrie française. Ce pessimisme, c'est ce qui affaiblit le plus nos volontés communes.

Je préfère la détermination de certains patrons de l'industrie française, de l'automobile ou du secteur de l'énergie, qui ont dit : « C'est possible. On va le faire ».

Nous l'avons fait.

Nous seulement nous sommes en train de rattraper notre retard sur les batteries électriques, qui représentent 1/3 de la valeur d'un véhicule électrique, mais je vais vous dire : d'ici 15 ans, nous pourrons produire les meilleures batteries électriques au monde sur le territoire européen.

Nous avons inauguré ensemble la première usine ACC à Douvrin, qui est un modèle. Nous ouvrirons au total 4 gigafactories en France avec Verkor, Envision et Prologium.

Nous investirons dans les batteries de nouvelle génération.

Nous serons demain l'une des grandes nations productrices de batteries électriques.

Pourquoi c'est essentiel ? Parce que cela montre que la résignation ne mène à rien. Parce que cela montre surtout que la valeur industrielle et la valeur ajoutée doit revenir sur le territoire français.

Nous sécuriserons aussi l'approvisionnement en métaux rares (nickel, cobalt, titane...), car il n'y a pas de batteries sans métaux. Nous mettrons en place un « fonds métaux » qui doit être opérationnel au plus tard début 2024. L'Etat mettra 500 millions d'euros dans ce fonds. Je souhaite que ce fonds représente au total 1,5 Md€.

Nous ne laissons rien au hasard.

Et enfin le troisième atout, ce sont les nouveaux investissements.

Je veux remercier nos grands constructeurs.

Je pense à Renault avec la R5 à Douai. Je pense au pôle ElectriCity, qui doit permettre à Renault de produire 500 000 véhicules par an à horizon 2026.

Je pense aux 12 véhicules annoncés par Stellantis et qui seront produits en France d'ici 2026 : 5008, 3008, 308, 408...

Enfin, je remercie les constructeurs étrangers et bien sûr Toyota.

Sur le soutien public Je veux répondre très directement à Luc Chatel : non seulement il y a du soutien public, mais je le revendique.

Le rôle de l'Etat en matière économique est de vous garantir un cadre stable. J'y reviendrai. Mais c'est aussi d'accompagner une filière qui doit faire face à des transformations profondes, jusqu'à ce que vous puissiez voler de vos propres ailes.

Dans les périodes de transition, le rôle de l'Etat est d'être à vos côtés. Il le sera pour la demande comme pour l'offre.

S'agissant de la demande, je vous confirme que l'Etat augmentera ses investissements dans les bonus électriques, la prime à la conversion et le leasing. Cela représente au total 1,5 Md€ par an à partir de 2024 contre 1,3 Md€ l'année passée. Dans un moment où le ministre des Finances a le devoir de réduire la dépense publique et la dette française, cet effort est particulièrement significatif. C'est un investissement dans l'industrie, dans les compétences et dans notre avenir.

Ces bonus, sur lesquels nous donnerons des précisions avec Agnès Pannier-Runacher dans les semaines à venir, seront réservés désormais aux seuls véhicules qui ont une faible empreinte carbone. Il était temps qu'une nation européenne le précise. Le contribuable français n'a pas vocation à financer des véhicules électriques qui ont des émissions carbone dans leur production qui ne sont pas satisfaisantes.

Je vous confirme aussi que nous mettrons en place un leasing à 100 €, hors assurance, dès ce mois de novembre.

Ce leasing à 100 € sera réservé aux 50% des ménages les plus modestes. Bien sûr, rien n'interdit aux constructeurs qui le souhaitent de descendre en-dessous de 100 €. Ils sont les bienvenus.

Dans ce leasing, il n'y aura pas d'apport initial. Le premier loyer sera entièrement à la charge de l'Etat.

Ce leasing sera réservé aux véhicules qui ont évidemment l'empreinte carbone la plus faible possible. Je pense par exemple aux Citroën ë-C3, aux Fiat 500 e ou aux Twingo e-tech.

Les pré-réservations seront à faire à partir du mois de novembre, dans les jours qui vont venir, pour de premières livraisons début 2024.

Enfin, ce leasing se fera avec ou sans option d'achat pour le client.

Voilà pour le leasing à 100 €, qui est une véritable révolution dans notre pays, en particulier pour les ménages les plus modestes.

Du côté de l'offre, je vous confirme que nous continuerons à financer via France 2030 le soutien à la recherche et au développement, le soutien à l'investissement des sous-traitants et le soutien à la formation. Nous y consacrerons un budget de 2,6 Md€.

Je rappelle aussi que la production de batteries électriques en France bénéficiera du « crédit d'impôt industrie verte », qui sera mis en œuvre au 1^{er} janvier 2024. Aucun Etat européen n'en fait autant. Nous sommes les premiers, à l'image de ce qui a été fait aux Etats-Unis avec l'IRA, à mettre en place un dispositif fiscal aussi avantageux.

Pour que l'industrie automobile réussisse, il faut que l'industrie française réussisse tout court.

Nous ne dévions pas de notre politique économique de l'offre depuis 2017.

Si nous ne dévions pas, ce n'est pas par obstination idéologique, c'est parce qu'elle donne des résultats.

Dans une nation française qui a abandonné depuis des décennies son industrie, qui a perdu 2 millions d'emplois industriels, qui a massivement délocalisé, il était temps que notre majorité, que le ministre de l'Economie et des Finances, que le président de la République mettent enfin en place la seule politique industrielle qui fonctionne : offre, compétitivité, baisse des impôts, soutien à la formation, investissements.

Les résultats sont là : plus de 100 000 emplois industriels créés, 300 usines ouvertes, des filières industrielles nouvelles.

Nous voulons redevenir une nation de production et plus seulement une nation de consommation. La consommation c'est bien, la production c'est mieux. Il y a des consommateurs quand il y a des producteurs.

Cela suppose de rester stable sur cinq éléments fondamentaux.

La formation, la qualification, l'attractivité des métiers industriels.

La poursuite de la baisse des impôts de production, avec la baisse d'1 Md€ de la CVAE en 2024 et sa suppression dans les meilleurs délais. La seule baisse d'impôts majeure en 2024 est donc faite pour les PME, pour le monde industriel, pour les entreprises.

Les allègements de charge seront maintenus, y compris entre 2,5 et 3,5 SMIC. Il me paraît légitime de dire qu'avec la forte augmentation du SMIC, les allègements de charge ont fortement augmenté et qu'on peut donc corriger les effets de bord. Entre 2,5 et 3,5 SMIC, on peut peut-être geler ces allègements de charge. En revanche, il me semble de mauvaise politique de supprimer des allègements qui nous permettent d'avoir des ingénieurs à un prix compétitif.

Une politique européenne encore plus offensive, qui défend véritablement nos intérêts économiques et industriels. Je soutiens l'enquête qui a été ouverte par la Commission européenne pour s'assurer simplement qu'avec nos partenaires chinois nous avons un commerce qui repose sur les mêmes règles. Nous voulons faire du commerce avec la Chine mais nous voulons le faire selon des règles équitables.

Une politique énergétique qui permette un accès à une électricité abordable et décarbonée. Je mène actuellement des négociations avec EDF. Je vous garantis qu'à la fin de ces négociations, l'industrie française aura un prix de l'électricité compétitif.

Merci à toutes et à tous.