

# Bercy vole au secours d'une filière automobile en grande difficulté

Le ministère de l'économie lance deux fonds de soutien et nomme un « M. Relocalisation »

J eudi 28 novembre, la filière automobile réclamait un plan d'urgence pour faire face aux difficultés des industriels. Quatre jours plus tard, voici la réponse de Bercy : une série de mesures à plus ou moins long terme pour aider constructeurs, équipementiers et sous-traitants à affronter la mutation, sans précédent, de l'industrie de la voiture, une « dédiésélisation » brutale ces deux dernières années et une électrification à marche forcée pour raisons environnementales dans un contexte de baisse mondiale des ventes automobiles. Plus de 15 000 emplois seraient menacés en France par la seule baisse des ventes de véhicules diesel.

Lundi 2 décembre, le ministre de l'économie, Bruno Le Maire, a dévoilé dans *Le Parisien* trois mesures qui devaient être détaillées dans la journée. D'abord, pour faire face aux difficultés immédiates de plusieurs dizaines d'entreprises identifiées par les services de l'Etat et la Plateforme automobile, qui représente 4 000 entreprises et 400 000 salariés en France, deux fonds sont créés. L'un est destiné à accompagner de façon fine les sociétés à se diversifier dans des marchés plus porteurs que leur cœur traditionnel de métier. Le second est un fonds mis en place par Bpifrance pour garantir des prêts ou accorder des facilités de trésorerie.

## Un déficit record

Cette première salve de mesures, d'un montant total de 50 millions d'euros, sera financée par le malus automobile payé à l'achat sur les véhicules les plus émetteurs de CO<sub>2</sub>. Ce malus sera, conformément aux annonces de M. Le Maire, fin novembre, déplafonné. Jusqu'ici, les véhicules émettant plus de 173 grammes de CO<sub>2</sub>

par km payaient tous 12 500 euros de malus. A partir de 2020, il n'y aura plus de limite, et plus la voiture achetée sera gourmande, plus le consommateur paiera.

A moins brève échéance, un « M. Relocalisation automobile » sera nommé, afin d'évaluer ce qu'impliquerait un retour en France (en particulier, en termes de baisse des charges) d'une partie de la production qui a quitté l'Hexagone ces dix dernières années. Il s'intéressera en particulier à la fabrication de citadines (Renault Clio, Peugeot 208), qui constituent le cœur des achats automobiles des Français. C'est Hervé Guyot, un vétéran du secteur, précédemment directeur de la stratégie de l'équipementier Faurecia, qui est chargé de cette mission.

Le solde commercial de l'automobile a atteint, en 2018, un déficit record : -12,4 milliards d'euros, le double de 2015. Au milieu des années 2000, l'automobile française générait un excédent de plus de 10 milliards d'euros et constituait le premier contributeur positif au commerce extérieur de la France.

Enfin, M. Le Maire devrait annoncer une avancée sur le front de l'industrie de la batterie, composant essentiel des voitures électriques (elle représente entre 30 % et 40 % de la valeur du véhicule). Le ministre inaugurera, en janvier 2020, une usine pilote sur un site de Saft (filiale de Total), situé à Nersac (Charente). Deux cents emplois pourraient y être créés. Ce site constitue la première brique de cet « Airbus des batteries » que le gouvernement tente de mettre en place à l'échelle européenne. Une deuxième usine, cette fois de dimension plus importante, devrait voir le jour, en France, en 2022. ■

ÉRIC BÉZIAT



Le Monde 03/12/2019, bladzijden 16 & 17

All rights reserved. Gebruik and reproductie enkel mits toelating van de uitgever via Le Monde

