

N° 323

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Annexe au procès-verbal de la séance du 7 avril 2009

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une commission d'enquête sur les aides et prêts publics destinés à la filière automobile,*

PRÉSENTÉE

Par M. Martial BOURQUIN, Mmes Jacqueline ALQUIER, Michèle ANDRÉ, MM. Serge ANDREONI, Bertrand AUBAN, Jean-Pierre BEL, Jean BESSON, Mme Maryvonne BLONDIN, M. Yannick BODIN, Mme Nicole BONNEFOY, M. Yannick BOTREL, Mmes Jacqueline CHEVÉ, Nicole BRICQ, Claire-Lise CAMPION, MM. Pierre-Yves COLLOMBAT, Roland COURTEAU, Yves DAUDIGNY, Mme Christiane DEMONTÈS, M. Jean-Luc FICHET, Mme Annie JARRAUD-VERGNOLLE, M. Claude JEANNEROT, Mmes Odette HERVIAUX, Virginie KLÈS, Françoise LAURENT-PERRIGOT, Raymonde LE TEXIER, MM. Jacques MAHÉAS, François MARC, Rachel MAZUIR, Louis MERMAZ, Jean-Pierre MICHEL, Gérard MIQUEL, Jean-Marc PASTOR, François PATRIAT, Daniel PERCHERON, Mme Gisèle PRINTZ, MM. François REBSAMEN, Daniel REINER, Mme Patricia SCHILLINGER, MM. René-Pierre SIGNÉ, Jean-Pierre SUEUR, Simon SUTOUR, Mme Catherine TASCA, M. Jean-Marc TODESCHINI et les membres du groupe socialiste (1) et apparentés (2),

Sénateurs

*(Renvoyée à la commission des Affaires économiques et pour avis à la commission des Lois.)*

(1) *Ce groupe est composé de :* Mmes Jacqueline Alquier, Michèle André, MM. Serge Andreoni, Bernard Angels, Alain Anziani, David Assouline, Bertrand Auban, Robert Badinter, Jean-Pierre Bel, Claude Bérit-Débat, Jean Besson, Mme Maryvonne Blondin, M. Yannick Bodin, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Yannick Botrel, Didier Boulaud, Martial Bourquin, Mme Bernadette Bourzai, M. Michel Boutant, Mme Nicole Bricq, M. Jean-Pierre Caffet, Mme Claire-Lise Campion, M. Jean-Louis Carrère, Mme Françoise Cartron, M. Bernard Cazeau, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, M. Yves Chastan, Mme Jacqueline Chevé, MM. Gérard Collomb, Pierre-Yves Collombat, Roland Courteau, Yves Daudigny, Yves Dauge, Marc Daunis, Jean-Pierre Demerliat, Mme Christiane Demontès, M. Claude Domeizel, Mme Josette Durrieu, MM. Alain Fauconnier, Jean-Luc Fichet, Jean-Claude Frécon, Bernard Frimat, Charles Gautier, Mme Samia Ghali, MM. Jean-Pierre Godefroy, Jean-Noël Guérini, Didier Guillaume, Claude Haut, Edmond Hervé, Mmes Odette Herviaux, Annie Jarraud-Vergnolle, M. Claude Jeannerot, Mme Bariza Khiari, MM. Yves Krattinger, Philippe Labeyrie, Serge Lagache, Mme Françoise Laurent-Perrigot, MM. André Lejeune, Jacky Le Menn, Mmes Claudine Lepage, Raymonde Le Texier, MM. Alain Le Vern, Jean-Jacques Lozach, Roger Madec, Philippe Madrelle, Jacques Mahéas, François Marc, Jean-Pierre Masseret, Marc Massion, Pierre Mauroy, Rachel Mazuir, Louis Mermaz, Jean-Pierre Michel, Gérard Miquel, Jean-Jacques Mirassou, Robert Navarro, Jean-Marc Pastor, François Patriat, Daniel Percheron, Jean-Claude Peyronnet, Bernard Piras, Roland Povinelli, Mme Gisèle Printz, MM. Marcel Rainaud, Daniel Raoul, Paul Raoult, François Rebsamen, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Roland Ries, Mmes Michèle San Vicente-Baudrin, Patricia Schillinger, MM. Michel Sergent, René-Pierre Signé, Jean-Pierre Sueur, Simon Sutour, Mme Catherine Tasca, MM. Michel Teston, René Teulade, Jean-Marc Todeschini, André Vantomme et Richard Yung.

(2) *Apparentés :* MM. Jean-Etienne Antoinette, Jacques Berthou, Jacques Gillot, Mme Virginie Klès, MM. Serge Larcher, Claude Lise, Georges Patient et Richard Tuheiaava.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Depuis quelques mois, la France affiche un soutien notable à son industrie automobile. Cette attention se justifie grandement par l'importance de la filière dans son économie, qui contribue à hauteur de 1 % du PIB, représente 15 % de la recherche-développement et emploie 10 % de la population active.

Même si des bassins industriels sont emblématiques du secteur automobile, pas une région, pas un département n'est épargné par la menace de fermeture d'équipementiers, sous-traitants ou de sites industriels.

Le Gouvernement a souhaité mettre en œuvre un pacte automobile, en vigueur depuis le 9 février 2009, assorti d'un volet financier conséquent : mobilisation de garanties à hauteur de 1 milliard d'euros via Oseo pour les équipementiers et sous-traitants, création d'un fonds de modernisation destinés à ces mêmes équipementiers et sous-traitants, attribution d'un prêt de 3 milliards d'euros aux deux constructeurs, aide aux filiales de crédit liées aux constructeurs.

Ce pacte automobile mobilise donc d'importants fonds publics, sous forme de subventions ou de prêts. Or les premières constatations locales, émises par des élus issus de tous les bancs de notre Haute Assemblée, rapportent que seul un petit nombre d'équipementiers et sous-traitants automobiles, pourtant très durement touchés par la baisse de la demande, de la production et la raréfaction du crédit, ont aujourd'hui accès aux fonds qui leur sont pourtant destinés.

Il semblerait en effet que seuls des critères de rentabilité à court terme, de bonne santé financière initiale, soient retenus pour déterminer l'éligibilité à ces aides, laissant sur la route de très nombreuses entreprises, pourtant essentielles à la vitalité et l'avenir de la filière toute entière.

Par ailleurs, alors que le Président de la République mentionnait en février 2009, en échange de ces prêts, des contreparties sociales, mais aussi des engagements en terme de maintien de sites industriels ainsi que

de nouvelles relations entre les constructeurs et les équipementiers, là encore le détail de ces annonces et leur concrétisation ne sont pas connus.

L'ampleur des sommes mobilisées ainsi que les enjeux liés à l'emploi, la formation, l'environnement ou l'aménagement du territoire sont tels qu'ils incitent à un autre mode de gouvernance économique. Il apparaît plus que jamais nécessaire de sortir de la confidentialité des évaluations du comité stratégique et de promouvoir une transparence à une plus grande échelle.

Il s'agit pour les parlementaires de ne pas avoir à contrôler *a posteriori* le niveau, l'efficacité, la destination de ces aides, sans oublier la liste et les respects des contreparties associées mais d'effectuer un accompagnement de ces aides, d'engager ensemble une véritable traçabilité de celles-ci au service d'une meilleure efficacité de la dépense publique.

Dans un contexte de crise économique et sociale majeure, il n'est plus possible que le doute puisse subsister sur l'efficacité de ces aides dans l'esprit de nos concitoyens comme chez les principaux acteurs de la filière automobile.

Cette commission d'enquête poursuit donc deux buts : la transparence et une efficacité accrue de ces aides au regard de plusieurs critères : l'emploi et la formation, les choix industriels, l'environnement, l'aménagement du territoire, l'instauration d'un nouveau pacte entre constructeurs et sous-traitants.

Elle a pour théâtre les principaux acteurs de l'aide publique aux automobiles : les constructeurs et les sous-traitants mêmes, Oseo, le fonds de modernisation aux équipementiers automobiles ; le fonds stratégique d'investissement, les régions.

Cette commission d'enquête pourrait également utilement s'enquérir de la mobilisation par les constructeurs et les sous-traitants français de la Banque Européenne d'Investissement.

En créant dès maintenant cette commission d'enquête, le Sénat témoignerait ainsi de son attachement viscéral à sa filière automobile et aux emplois qu'elle génère.

## **PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

### **Article unique**

En application de l'article 11 du Règlement du Sénat et de l'article 6 de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, il est créé une commission d'enquête sur les aides et prêts publics en faveur de la filière automobile et en particulier à destination des équipementiers et sous-traitants du secteur.

Cette commission d'enquête comporte vingt et un membres.