



Communication

La filière automobile lorraine en danger ?



*Séance plénière du Conseil Economique et Social de Lorraine
du 15 juin 2009*

Sommaire

	Pages
Composition du groupe de travail.....	3
L'automobile est un des symboles de la reconversion lorraine.....	4
I - LE CONTEXTE MONDIAL.....	7
II - L'APPLICATION LORRAINE DES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT NATIONAUX AU SECTEUR AUTOMOBILE.....	9
1- RAPPEL DES DISPOSITIFS NATIONAUX D'APPUI A LA FILIERE.....	9
A La charte automobile (juillet 2008).....	9
B- Le pacte automobile : un pacte donnant- donnant/ Etat-Constructeurs..	9
2- RAPPEL DES DISPOSITIFS NATIONAUX TOUS SECTEURS D'ACTIVITE S'APPLIQUANT, EN PARTICULIER, A L'AUTOMOBILE.....	10
3- LES DISPOSITIFS DE SOUTIEN S'APPLIQUANT EN LORRAINE.....	10
III- CONJONCTURE AUTOMOBILE : DES INDICATEURS PREOCCUPANTS.....	12
CONCLUSION	15
Tableau des auditions et des rencontres.....	16
Annexes.....	17

Composition du groupe de travail

Président **Jean-Paul BAILLY**

Membres **Olivier CAYLA**
Daniel CILLA
Pascal FEVOTTE
Maurice GRUNWALD
Gilbert KRAUSENER
Patrice LOMBARD
Jean-Marie ROBERT
Patrice SANGLIER

*Assistés de Claude MASSON, Chargée de Mission
Développement économique et Emploi
au Conseil Economique et Social de Lorraine*

LA FILIERE AUTOMOBILE LORRAINE EN DANGER ?

L'automobile est un des symboles de la reconversion lorraine.

Cette spécialisation, initiée il y a 40 ans par les pouvoirs publics, soucieux d'atténuer le déclin des activités minières et sidérurgiques, a été poursuivie naturellement par les industriels, qui se sont appuyés sur les industries locales, dans une logique d'internationalisation.

En 1968, Renault et sa filiale SAVIEM débutent à Batilly la production de véhicules utilitaires.

En 1969, Citroen implante à Metz-Borny une unité de fabrication de boîtes de vitesse, la future SMAE, assortie de la création de 2000 emplois, et complète son installation en 1979 par l'usine de moteurs de Trémery, prévue pour 2000 postes.

Peu à peu, le secteur prend une importance croissante dans l'économie régionale, avec l'arrivée massive d'entreprises étrangères.

En précurseur, dès 1964, le groupe Continental se fixe à Sarreguemines, et positionne ainsi la Lorraine dans l'industrie du pneumatique, ce que renforceront en 1969 l'installation de Kléber à Toul et celle de Michelin à Golbey.

De grands noms de l'automobile mondiale suivent : General Motors à Sarreguemines, Allied Signal (Garett) à Thion les Vosges, Mercedes à Ligny en Barrois, Rockwell à Saint Dié...

En 1995, l'installation de la « Swatch mobile » à Hambach par les groupes Mercedes et Swatch est un pari réussi : celui de la modernité, avec un véhicule totalement novateur, et celui d'une construction intégrée sur un seul site, regroupant autour d'un constructeur ses principaux fournisseurs.

C'est ainsi que de 5 000 emplois dans les années 1960, le secteur automobile en Lorraine en compte 15 000 en 1982, et plus de 22 000 en 2004.

Le rapport du CES 2007¹ met en évidence son poids majeur dans l'économie lorraine.

Le rapport du CES « LE DEFI DE LA FILIERE AUTOMOBILE EN LORRAINE » reprenait en juin 2007 quelques indicateurs significatifs de cette spécialisation lorraine :

- **14% des emplois de l'industrie régionale,**
- **second employeur de l'industrie lorraine**, avec 22% de l'emploi industriel régional correspondant aux 23 000 salariés dans le noyau de filière au sens de l'INSEE (constructeurs, carrossiers et fabricants d'équipements automobiles) ; 38 000 salariés dans une acception plus large,² et plus de 50 000 salariés en intégrant les 15 700 salariés travaillant dans la branche des services à l'automobile³,
- comptant **92 établissements et 300 dans la conception élargie du secteur,**
- représentant **15 % de la valeur ajoutée pour l'ensemble des industries** (hors agroalimentaire et secteur de l'énergie), soit une valeur ajoutée d'un milliard d'euros,
- **et premier secteur d'investissement en Lorraine.**

La Lorraine se classait alors en termes d'emploi:

- **au 4^{ème} rang des régions françaises** hors Ile de France, avec 8% de l'emploi de l'industrie automobile française, le Nord Pas de Calais, la Franche –Comté et Rhône Alpes,
- **au 1er rang des régions pour la présence équipementière**, hors Ile de France.

La région s'intègre dans un ensemble de régions proches englobant l'Alsace et la Franche Comté et entretient des liens très forts avec l'Allemagne (Sarre et Rhénanie Palatinat), la région Wallonie en Belgique et le Luxembourg.⁴

Le rapport du CES mettait déjà l'accent sur la rupture vécue par la filière depuis 2005, liée à l'accélération des mutations structurelles du secteur.

¹ « Le défi de la filière automobile en Lorraine » , rapport présenté en séance plénière le 26 juin 2007

² Intégration de fournisseurs amont travaillant au minimum à hauteur de 15% pour la filière, dans des secteurs aussi variés que la plasturgie, la fonderie, la forge, le travail des métaux, les pneumatiques, le caoutchouc, la construction électrique et électronique

³ Multiples activités transverses allant de la vente, entretien, commerce, à la location et nettoyage...

⁴ Economie Lorraine INSEE avril 2004

Aujourd'hui, on assiste à une très forte accélération des mutations de l'industrie automobile mondiale, amplifiée par la crise, et accompagnée d'un interventionnisme croissant des gouvernements.

Comment réagit dans ce contexte l'automobile lorraine ?

Comment la Lorraine peut-elle tirer le meilleur parti de la déclinaison locale des dispositifs d'aides au secteur ?

Un groupe de conseillers des trois collèges du CES, issus de la commission "Développement économique et Emploi" a souhaité dégager les grandes tendances d'évolution depuis 2007.

A travers le recueil d'informations propres au secteur, l'audition d'acteurs régionaux de la filière, comme des directeurs de sites (Jean ARNOULD, THYSSEN KRUPPP PRESTA France et Didier FILLIPOZZI, PSA, Site de Trémery), les administrations publiques concernées et des spécialistes comme AUTOESSOR,⁵ ils ont dressé un premier constat, qui pourrait ultérieurement trouver un prolongement dans une nouvelle étude sur la filière automobile lorraine.

Après avoir fait rapidement un point sur les mutations mondiales du secteur, ils ont analysé la déclinaison lorraine du plan automobile national du 17 février 2009.

Ils ont ensuite recensé les dernières statistiques lorraines disponibles (chiffre d'affaires, effectifs, valeur ajoutée, commerce extérieur, emploi). Ces données, rassemblées comme une batterie d'indicateurs spécifiques au secteur automobile en Lorraine, font apparaître des éléments préoccupants, notamment en ce qui concerne l'évolution de l'emploi lorrain.

Ce constat met en évidence la nécessité à mobiliser au plus vite l'ensemble des acteurs de la filière et à trouver les moyens pour faire face à une situation inédite, qui met en danger une filière stratégique pour la région du fait de son poids économique et social.

⁵ Opération collective animée par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Lorraine, soutenue par l'Etat, la Région Lorraine et l'Union Européenne (FEDER), dont l'objet principal est de mettre en place les bases d'un réseau de PMI-PME de la filière automobile lorraine.

I - LE CONTEXTE MONDIAL

On assiste aujourd'hui à une très forte accélération des mutations de l'industrie automobile mondiale, amplifiée par la crise, et accompagnée d'un interventionnisme croissant des gouvernements.

Depuis dix ans, le marché automobile mondial est en effet l'objet d'un double phénomène de globalisation à l'échelle mondiale et de concentration chez les grands acteurs constructeurs ou équipementiers.

Ce phénomène s'accompagne de délocalisations devant permettre à la fois des réductions de coût et la recherche de débouchés chez les marchés en croissance, notamment Europe Centrale et Orientale, Chine et Amérique Latine.

Ces dernières années ont été marquées par une accentuation du phénomène de relocalisation de la production dans de nouveaux pays producteurs. La Chine est devenue en 2006 le premier producteur mondial. De nouveaux pays émergent comme le Brésil, l'Argentine, la Russie.

Quant à l'organisation de la profession, axée depuis toujours sur un transfert continu des contraintes de coûts des constructeurs vers les équipementiers et sous-traitants, elle trouve ses limites en cette période de crise, où les constructeurs sont obligés de voler au secours de leurs équipementiers de premier rang...

La crise actuelle vient amplifier ces mutations. Elle est d'ampleur inégalée et brutale: après un ralentissement notable en 2007, les immatriculations mondiales de véhicules neufs ont accusé en 2008 une chute sans précédent de près de 20 %.

Cette crise est une crise à trois niveaux : une crise industrielle de surcapacité, une crise de la demande et une crise sociale.

Le marché européen est devenu un marché mature en termes d'équipement, il est en stagnation. Une conséquence en est que pour la première fois, le solde extérieur français des échanges automobiles est devenu négatif depuis fin 2008.

La demande elle-même est très affectée par la conjoncture (faible croissance des revenus et sous-emploi) et impactée par la mutation profonde des modes de consommation.

Il en découle :

- une généralisation de la descente en gamme,
- un déclin du marché de l'occasion,
- une prise en compte de la dimension environnementale, dont la profession s'accorde à dire depuis peu qu'il s'agit d'une tendance de fond, et non d'un phénomène passager.

Ces changements débouchent sur une crise sociale d'ampleur inégalée dans ce secteur pourtant depuis toujours affecté par les variations de conjoncture. Fin 2008, les restructurations dans la filière avaient entraîné la destruction de 20% des effectifs mondiaux. L'actualité des derniers mois est régulièrement ponctuée par les fermetures de sites et des mesures de réduction d'activité (baisse puis suppression du recours aux contrats précaires, multiplication des plans sociaux).

L'automobile étant dans tous les pays industrialisés un secteur névralgique en termes d'emploi, de valeur ajoutée, de recherche et développement, il suscite actuellement les plus grandes attentions de la part des gouvernements, qui en ont fait un des instruments de leurs récents plans de relance. Cependant, on est en droit de s'interroger sur l'effet des incitations publiques sur le moyen terme.

Le soutien de la demande des ménages trouve en effet ses limites s'agissant d'un marché de renouvellement d'équipement. D'autre part, le maintien des capacités de production actuelle reste conditionné à des perspectives certaines de débouchés chez les constructeurs...

Quant à l'aide à l'innovation, notamment pour nourrir la recherche de nouvelles motorisations, elle est indispensable pour l'avenir, mais n'aura pas d'impact immédiat sur la santé de la filière....

Enfin, quelques questionnements d'actualité méritent d'être soulevés :

- la France, seul pays européen à compter deux constructeurs généralistes de taille moyenne, force ou faiblesse ?
- la chute des ventes des petits utilitaires et des poids lourds, indice de l'impact de la crise sur les PME-PMI et le secteur des transports ?
- quelle efficacité comparée des plans de relance européens et américains au secteur ? la nouvelle donne américaine, menace ou opportunité ?
- se profile-t-il un nouveau modèle productif se substituant au lean-management ? ou bien va-t-on vers de simples ajustements d'acteurs et de capacités dans un monde en mutation ?

II - L'APPLICATION LORRAINE DES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT NATIONAUX AU SECTEUR AUTOMOBILE

1- RAPPEL DES DISPOSITIFS NATIONAUX D'APPUI A LA FILIERE

A- La charte automobile (juillet 2008)

Objectif :

développer un partenariat en matière de ressources humaines, en complément du pacte sous l'angle de la formation et des ressources humaines.

Signataires:

Etat/Constructeurs (UIMM)/Equipementiers(FIEV)/Branches professionnelles (UIMM et CNPA)/ Organisations Syndicales de salariés CFDT, CFE-CGC, CFTC, FO)

Financements: 150 M€ sur 3 ans, à travers des conventions de partenariat d'application territoriale.

B- Le pacte automobile : un pacte donnant- donnant/ Etat-Constructeurs

(17 février 2009, autorisé le 26 février suivant par la Commission européenne): un potentiel de plus de 10 Mds€ d'aides au secteur)

Appuis au secteur

- une aide aux 2 constructeurs français, sous forme de prêts participatifs de 6,5 Mds,
- une aide de 2 Mds max aux 2 établissements financiers des constructeurs,
- une aide de 200 M€ au FMEA- Fonds de Modernisation de Equipementiers automobiles- dont l'objectif est de contribuer à l'émergence d'équipementiers de taille significative, de rang 1 et plus, disposant de perspectives avérées de rentabilité sur le long terme,
- un accès au crédit facilité pour les sous-traitants, PME et ETI, 1 Md minimum garanti par OSEO.

Engagements des constructeurs

- garantie de non délocalisation,
- aucune fermeture de site d'assemblage,
- aucun plan social en 2009,
- modération des dividendes et des bonus.

B- Le pacte automobile: un pacte donnant- donnant/Etat- Constructeurs (suite)

- Une enveloppe de 250 M€ sur 2 ans de prêts bonifiés pour les « produits verts ».
- Un soutien de 400 M€ de la BEI à Renault et Peugeot.
- Des mesures de soutien de la demande:
- Prime à la casse de 1000 € et dispositif bonus/malus automobile (lié au niveau d'émission de CO2 des véhicules).
- Accompagnement du chômage partiel dans l'industrie automobile, objectif : préserver l'emploi et les compétences.
- Nouveau code de performances et de bonnes pratiques.
- Diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle.

2 - RAPPEL DES DISPOSITIFS NATIONAUX TOUS SECTEURS D'ACTIVITE S'APPLIQUANT, EN PARTICULIER, A L'AUTOMOBILE

- OSEO (trésorerie/ lignes confirmées)
- Parrain PME
- Médiateur du crédit⁶
- La réduction des délais de paiement

NB : *la Loi de Modernisation de l'Economie impose une réduction de ces délais. Elle s'applique à toutes les activités économiques et en particulier à la filière automobile (sauf évidemment, et cela réduit la portée de la mesure, aux activités transfrontières).*

3 - LES DISPOSITIFS DE SOUTIEN S'APPLIQUANT EN LORRAINE

Ces mesures sont reprises dans le « Vade Mecum d'AUTO ESSOR » qui vient de sortir. C'est un outil précieux destiné à la profession pour décrypter les mesures prises relatives à la conjoncture.

Un Plan d'action local en application de la charte automobile (13 mars 2009)

Plan axé sur les ressources humaines, en cofinancement/ Etat/ Conseil Régional/ OPCA pour une durée de 3 ans (échéance 28 février 2012).

Application dans le champ de conventions collectives

Les 4 cellules inter-entreprises départementales sont en cours de mise en place

⁶ Pour ces 3 premiers dispositifs, se référer à la communication du CES de juin 2009 « Une crise du crédit en Lorraine ? Mythe ou réalité ? »

Les dispositifs de soutien à l'emploi :

La formation, alternative aux périodes de basse activité

Convention Etat/Conseil Régional de Lorraine/

- cible: les PME et PMI indépendantes de moins de 250 salariés, sur la base du volontariat
- attribution sur critères d'une subvention déterminée par arrêté du président du Conseil Régional de Lorraine,
- signature par l'entreprise d'une convention prévoyant les modalités administratives, pédagogiques et financières de mise en oeuvre de l'action
- une enveloppe d'Etat de 1M€ en Lorraine, abondée en tant que de besoin.

Attention: dispositif exclusif du dispositif national

Chômage partiel : application du dispositif national

Description de la mesure d'accompagnement du chômage partiel

Entrée dans le dispositif sur demande expresse, formalisation par une convention.

Un plancher d'indemnisation porté à 6,84€ et une augmentation des indemnités de chômage partiel de 50 à 60%.

Durée continue possible de chômage partiel passée de 4 à 6 semaines, et contingent annuel d'heures autorisées en chômage partiel passé de 600 à 1 000 heures par an.

Accord-cadre national de conventionnement pour le secteur (entreprises de l'industrie automobile et ses fournisseurs- 50% mini de CA avec l'industrie automobile, commerces de véhicules).

Prise en charge supplémentaire par l'Etat de l'indemnisation (*amélioration de l'indemnisation de 1,50€ à 1,79€ par heure chômée selon la taille de l'entreprise*).

Contrepartie :

Le maintien des emplois concernés par les entreprises (*pour une durée équivalente au double de la convention de chômage partiel*) et un effort de formation. Convention signée pour 3 mois, renouvelable une fois.

Le DILA (Dispositif lorrain d'accompagnement)

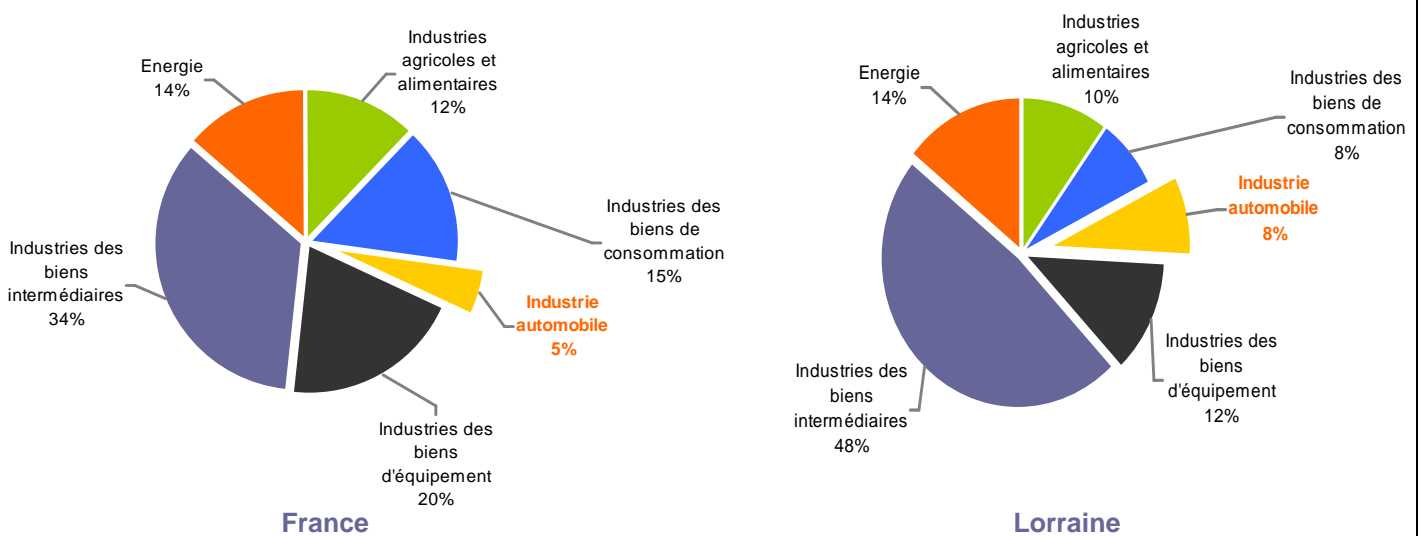
Un dispositif d'écoute et d'orientation via une cellule d'accompagnement interne à la Région Lorraine qui propose, en tant que de besoin, des diagnostics aux entreprises.

III - CONJONCTURE AUTOMOBILE : DES INDICATEURS PREOCCUPANTS

Indicateurs de l'industrie automobile en Lorraine au 15 juin 2009

La place de l'automobile dans l'industrie en 2007

Source : INSEE



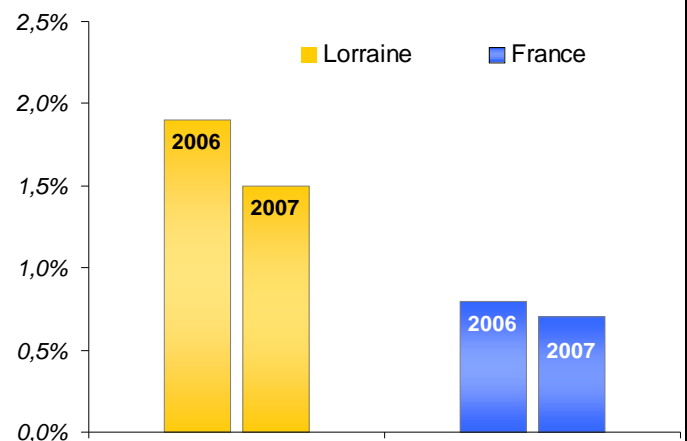
Poids de l'automobile dans la valeur ajoutée industrielle en 2007

Recul du poids de l'industrie automobile

Source : INSEE

La valeur ajoutée brute de l'automobile en Lorraine passe de 909 M€ en 2006 à 758 M€ en 2007, soit une baisse de près de 17% en un an.

Son poids au sein de l'industrie, hors agro-alimentaire et énergie, diminue de 2 points (de 13% à 11%), à l'identique de l'évolution française (de 8% à 6%).



Part de l'industrie automobile dans la valeur ajoutée totale

Comparaison France/Lorraine des principales données

Source : Banque de France

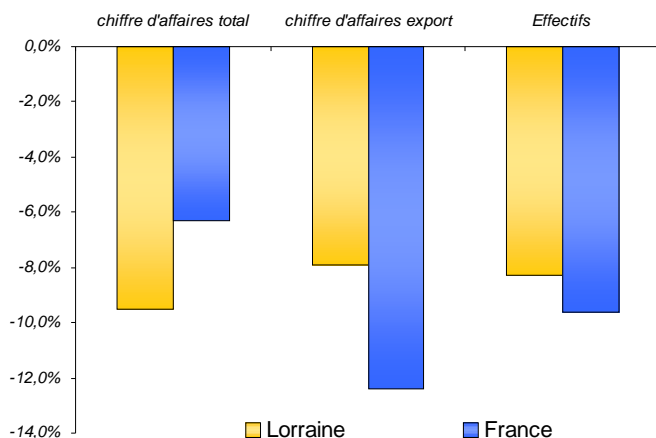
Chiffre d'affaires

La Lorraine enregistre une baisse du chiffre d'affaires de 9,5% de 2007 à 2008, supérieure à la baisse française qui s'élève à 6,3%.

En revanche, si le chiffre d'affaires export est lui aussi en décroissance sur la même période, sa diminution n'est que de 7,9% à comparer à la chute sans précédent des ventes France de 12,4%.

Effectifs

La tendance lorraine est très similaire à la tendance française : le nombre d'emploi recule de 8,3% en Lorraine et de 9,6% en France.



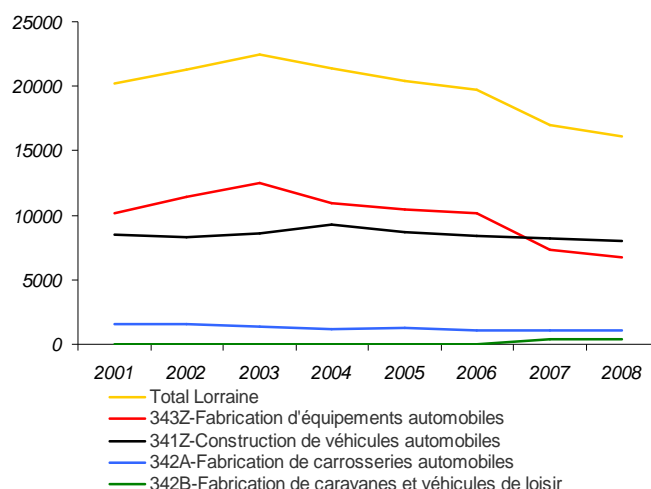
Principales évolutions 2008/2007 du secteur auto en France et en Lorraine

Les effectifs lorrains

Source : URSSAF

De 2001 à 2006, pour l'ensemble de l'automobile lorraine, l'emploi décroît lentement de 2,3%, ce qui représente 473 emplois perdus en 6 ans.

De 2006 à 2008, le rythme de cette baisse s'accroît nettement : l'emploi décroît de 18,6%, soit 3 680 emplois perdus en 3 ans.

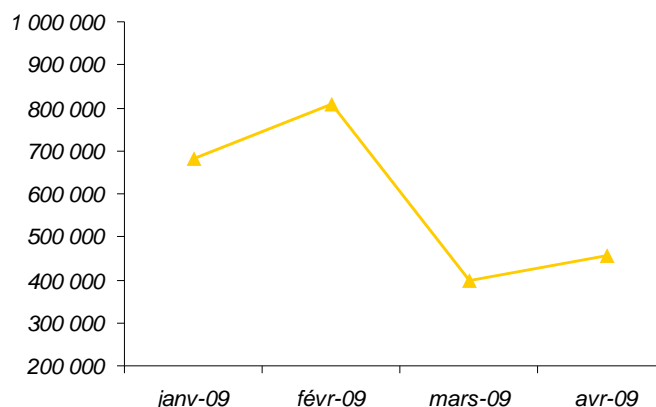


Évolutions de l'emploi (les 4 codes NAF noyaux de la filière)

Le recours au chômage partiel

Source : DRTEFP Lorraine

Sur les quatre premiers mois de 2009, l'industrie automobile concentre 30% des heures autorisées pour les demandes de chômage partiel en Lorraine (2 347 200 heures sur 7 784 400), ce qui représente 6% des demandes des entreprises soit 52 demandes sur un total de 897.



Nombre d'heures de chômage partiel accordées dans l'industrie automobile en Lorraine

Emploi

Source : DRTEFP Lorraine

Durant 2008, les pertes d'emploi nettes dans l'automobile représentent près de la moitié des pertes des autres secteurs privés concurrentiels (établissements de plus de 50 salariés) : moins 1 000 salariés, contre moins 2 200 unités pour l'ensemble des secteurs.

Le commerce extérieur

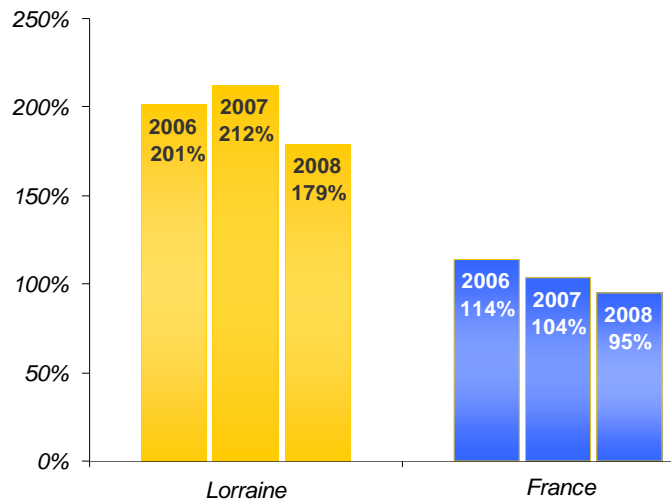
Source : Douanes, DRCE Lorraine

L'évolution sur trois ans (2006, 2007 et 2008) met en évidence la dégradation continue du taux de couverture du secteur automobile français.

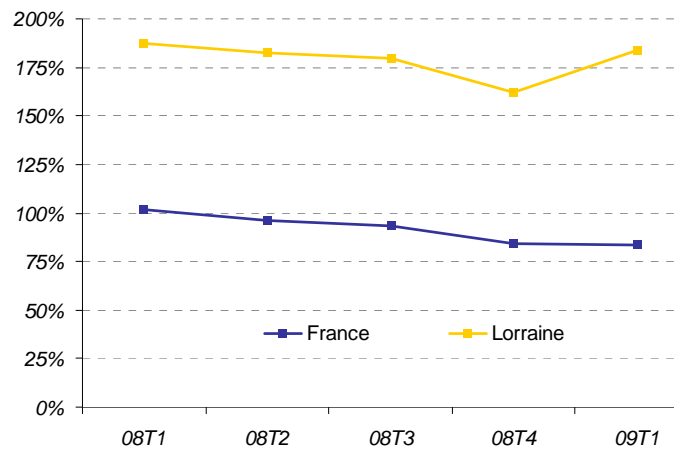
Pour la première fois en 2008, le taux passe sous la barre des 100%, le déficit automobile atteint 3,4 milliards d'euros.

En Lorraine, la forte représentation des équipementiers automobiles offre un avantage structurel à la région. Cependant, l'année 2008 est significative d'une forte dégradation du solde des échanges du secteur.

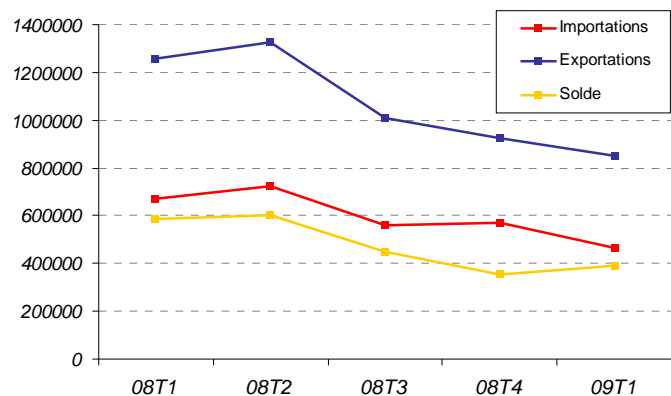
Le taux de couverture des échanges s'améliore à partir du premier trimestre 2009 en Lorraine alors qu'il se stabilise à 84% en France. Cependant, cet affichage traduit en fait une moindre diminution des exportations que des importations (qui sont respectivement de -8% et -19%). On observe ce phénomène sur le dernier graphique. Il serait intéressant à ce titre d'analyser le détail des secteurs et entreprises « responsables » de cette baisse des importations.



Taux de couverture du secteur automobile (exportations/Importations)



Evolution du taux de couverture du secteur automobile les 5 derniers trimestres



Construction et évolution du solde du commerce extérieur du secteur automobile lorrain les 5 derniers trimestres

CONCLUSION

L'automobile lorraine a donc perdu plus de 3 700 emplois dans les 3 dernières années, dont 1 000 emplois pour la seule année 2008.

Ce chiffre correspond au seul noyau de la filière comptabilisé par l'INSEE, soit les constructeurs, les carrossiers et une partie des équipementiers.

Or, outre les 5 établissements de constructeurs - assembleurs que sont PSA Trémery et Metz, RENAULT-SOVAB Batilly, MCC-SMART à Hambach, EVOBUS à Ligny en Barrois, qui regroupent ensemble 10 300 salariés fin 2008 ⁷, outre les sous-traitants de rang 1 comme THYSSEN KRUPP, **le tissu lorrain est composé de sous-traitants de rang 2 et plus, qui rassemblent près de 70% des établissements, et dont les effectifs comprennent, pour les 2/3 d'entre eux, moins de 100 personnes.**⁸

Une attention particulière doit être apportée à ces entreprises rendues particulièrement fragiles en cette période de crise.

Ce sont elles qui font la force de l'automobile lorraine. Leurs extrêmes diversité, hétérogénéité, leurs pratiques parfois en deçà de celles exigées aujourd'hui par la profession rendent aujourd'hui indispensable, via des actions collectives :

- de communiquer auprès d'elles sur les mesures (chômage partiel, occasion de formation, plan RH, plan national pour contrer d'éventuelles difficultés d'accès au crédit),
- de renforcer la synergie entre entreprises,
- d'inciter préventivement à la diversification,
- de porter parmi elles une attention particulière aux établissements dépendant d'un groupe étranger.

⁷ source : VALORIS/ KOMPASS/COFACE

⁸ source : AUTO ESSOR

Tableau des auditions ou des rencontres

Personnalités/organisation

- Jean ARNOULD – THYSSEN KRUPPP PRESTA France
- Vincent CAREL – AUTO ESSOR, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
- Raymond DAVID, Fabienne BERTHON, François KIFFER – Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle
- Michel DELVOT – Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
- Didier FILLIPOZZI, Xavier CHEREAU, Magalie LEDUC – PSA, Site de Trémery
- Alain GATTI – CFDT Lorraine
- Pascal SCHONS – CNPA Moselle/Meuse/Lorraine
- Muriel VITTOZ, Anna LEVERATTO, Flore TCHERSKY – VALORIS Lorraine

Annexes



Conseil National des Professions de l'Automobile
CNPA Lorraine

Montigny les Metz, le 03 Mai 2009

**FOCUS SUR LES SERVICES DE L'AUTOMOBILE
EN LORRAINE – LES CHIFFRES CLES**

Point 1, La Branche des Services de l'Automobile

3 162 Entreprises

15 713 Salariés

20 Métiers

2 695 jeunes en formation initiale en Lorraine
(formations du Niveau V au niveau III en Lorraine)

Point 2, Le Parc Automobile

1 238 446 voitures particulières au 01 Janvier 2008
(un parc de 37 000 000 de véhicules en France soit 3,34% du parc national)

369 994 en Meurthe et Moselle (29,88% du parc de la région)

98 596 en Meuse (7,96%)

566 456 en Moselle(45,74%)

203 400 dans les Vosges (16,42%)

dont 912 526 berlines (73,68% du parc), 65 382 breaks (5,28%), 18 368 cabriolets ((1,48%), 20 871 coupés (1,68%), 5 452 minibus (0,44%), 172 463 monospaces (13,92%)

153 405 véhicules utilitaires légers

18 719 véhicules industriels

Point 3, Le budget automobile

En prix au kilomètre (budget par véhicule essence), la Lorraine est la première région en France, là où le budget de l'automobiliste est le plus faible.

Un budget annuel de 4 863 Euros (la moyenne nationale est de 5 345 Euros et la région la plus chère c'est PACA avec un budget de 5 561 Euros) pour une moyenne de 8070 kilomètres par année.

Point 4, Les voitures particulières neuves (VN)

En 2008, 75 545 VN vendus en Lorraine (un marché national de 2 050 283 VN, la Lorraine représentant 3,6% de ce marché).

Par département, cela donne, 24 411 VN en Meurthe et Moselle (32,75% du marché lorrain), 5 223 en Meuse (7%), 33 539 en Moselle (45%) et 11 372 dans les Vosges (15,25%).

En moyenne, le français achète à 77% du diesel (74% en 2007) à un prix moyen de 18 692 Euros (20018 Euros en 2007) avec un taux de CO2 de 135 g (145 en moyenne en 2007).

Les citadines (Twingo, Fiat 500..) représentent 11% du marché à +11% de progression, les polyvalentes (Clio, Punto, 207..) 33% du marché à +8%, les petits monospaces (Grand Modus..) 4% du marché à +7%, les compactes (C3, 308, Mégane..) 20% du marché à +3%, les monospaces compacts (Scenic, Picasso..) 16% du marché à -13%, les SUV (*) compacts (Qashqai, Koleos..) 4% du marché à -18%, les familiales (Laguna, C5, 407..) 10% du marché à -4%, les grandes routières (Audi A6, Mercedes Classe E, BMW Série 5..) 1% du marché à -31%, les grands monospaces (Espace, 807..) 1% du marché à -42% et les SUV de luxe (Porsche Cayenne..) 1% du marché à -40%.

Spécifiquement sur le marché des SUV, les ventes sont passées de 762 296 unités en 1990 à 357 592 en 2008 (587 723 en 2000), soit une chute de 53% en 18 ans (39% depuis 2000).

Sur le premier trimestre 2009, 17 902 VN vendus en Lorraine (à +0,9% alors qu'au niveau national cela fait du -3,9%) grâce notamment au mois de mars qui a fini à +10,7% avec 7062 unités (+8% en France).

* SUV , traduction anglaise de véhicule utilitaire de sport

Point 5, Les voitures particulières d'occasion (VO)

En 2008, 222 660 VO vendus en Lorraine soit un marché à -2,7% par rapport à 2007 (5393045 en France à -3,3%).

Par département cela donne les chiffres suivants, 65 212 VO vendus en Meurthe et Moselle (29,28% du marché lorrain), 18 194 en Meuse (8,17%), 102 275 en Moselle (45,93%) et 36979 dans les Vosges (16,6%).

Sur le premier trimestre 2009, 46 083 VO vendus en Lorraine à -4,9% (-7,5% au niveau national) malgré un mois de mars à +8,8% avec 17 426 unités vendues (+4,3% au niveau national).

Point 6, Les véhicules utilitaires légers (VUL)

On entend par VUL, les fourgonnettes comme les Kangoo ou les Partner, les Tout Terrain dont les pick up, les compacts comme les Trafic ou Jumper et les utilitaires lourds comme les Ducato, Daily ou le Master.

En 2008, 15 275 VUL neufs vendus en Lorraine soit un marché en hausse de 1,18% par rapport à 2007 (460 273 en France à -0,11%).

En 2008, 25 563 VUL d'occasion vendus en Lorraine soit un marché en hausse de 4,1% par rapport à 2007 (781 720 en France à + 1,7%).

Point 7, Les VI (porteurs et tracteurs), les cars et les bus

En 2008, 810 porteurs, 1420 tracteurs, 180 cars et bus neufs vendus en Lorraine (respectivement 27401, 30103 et 6624 en France).

En 2008, 1956 porteurs, 670 tracteurs et 263 cars et de bus d'occasion vendus en Lorraine (respectivement 35 188, 18 452 et 6 860 en France).

Pascal SCHONS
Délégué Général du CNPA Lorraine

Source, L'Argus Automobile



Conseil National des Professions de l'Automobile
CNPA Lorraine

Montigny les Metz, le 14 Mai 2009

Bonus / Malus / Super Bonus / Prime à la Casse

Point 1, Le Dispositif français (les grands principes)

4 décembre 2007

mise en place du dispositif avec

- des véhicules bonussés de 200 à 5000 Euros pour l'achat d'une voiture neuve émettant moins de 130 g de CO₂ en 2008 et 2009, moins de 125 g de CO₂ en 2010 et 2011 et moins de 120 g de CO₂ en 2012
- des véhicules malussés de 200 à 2600 Euros pour l'achat d'une voiture neuve émettant plus de 160 g de CO₂ en 2008 et 2009, plus de 155 g de CO₂ en 2010 et 2011 et plus de 150 g de CO₂ en 2012
- un super bonus de 300 Euros en contrepartie de la destruction d'un véhicule de plus de 15 ans et en contrepartie de l'achat d'un véhicule neuf bonussé

4 décembre 2008

des aménagements et notamment concernant

- le super bonus qui passe de 300 Euros à 1000 Euros jusqu'au 31 décembre 2009 et ce pour la destruction d'un véhicule de plus de 10 ans dans le cadre de l'achat d'un véhicule bonussé
- la prime à la casse de 1000 euros jusqu'à fin 2009 pour la destruction d'un véhicule de plus de 10 ans dans le cadre de l'achat d'un véhicule neutre (entre 130 et 160 g de CO₂) ou d'un véhicule utilitaire léger et ce sans condition d'émission de CO₂

Point 2, La situation en Europe

En Allemagne, le gouvernement instaure en février une prime de 2500 Euros pour la mise à la casse d'un véhicule de plus de 9 ans dans le cadre de l'achat d'un véhicule neuf ou un véhicule d'occasion de moins d'un an (sans condition d'émission de CO₂). Initialement prévu pour 3 mois (budget de 1,5 milliards pour 600 000 dossiers), le gouvernement a décidé d'étendre la mesure à toute l'année 2009 et de dégager un budget de 5 Milliards d'Euros (en deux mois (février et mars), 780 410 requêtes ont été traitées).

En Italie, une prime pouvant aller jusqu'à 1500 Euros a été décidée en février pour la destruction d'un véhicule de plus de 10 ans dans le cadre de l'achat d'un véhicule neuf (un budget de 2 Milliards d'Euros). Et une mesure comparable a été prise pour les scooters en avril avec des primes de 180 à 1800 Euros.

En Espagne, une prime à la casse de 2000 Euros a été mise en place pour la destruction d'un véhicule de plus de 10 ans dans le cadre de l'achat d'un véhicule neuf. Ces 2000 Euros étant pris en charge pour 25% par l'Etat espagnol, 25% par les régions et 50% par les constructeurs.

Enfin en Angleterre, c'est une prime de 2000 Livres pour la destruction d'un véhicule de plus de 10 ans dans le cadre de l'achat d'un véhicule neuf (mesure prise en charge à 50% par les constructeurs).

Point 3, Les chiffres

Un point assez étrange, aucune communication officielle sur ce sujet et ce tant au niveau national que régional.

A Nancy, le CNASEA (Centre national aménagement structures exploitations agricoles) gère le versement de la prime pour la Lorraine, la Champagne-Ardenne, la Franche-Comté et l'Alsace. «*En janvier, au niveau national, 5 000 versements ont été effectués* », croit savoir François Rougon, délégué régional.

Sylvain MASSARDIER, secrétaire Général des Concessionnaires au CNPA me dit *j'ai demandé à l'ASP (ex-CNASEA) des chiffres, en vain pour le moment. Le CCFA n'a rien de son côté non-plus.*

Je poursuis mes investigations sur ce point.

Point 4, Le bilan et quel avenir pour le dispositif

Selon la tendance des quatre premiers mois 2009, le coût du bonus devrait doubler en 2009 par rapport à 2008.

Sur 4 mois, il avait coûté 84 Millions au gouvernement français en 2008.

Sur le premier quadrimestre 2009, l'addition se monte à 176 Millions d'Euros soit une hausse de 109% (solde entre 240 Millions de bonus et 64 Millions de Malus).

A ce rythme, le bonus devrait coûter au moins 600 Millions d'Euros sur l'année.

Et à cela s'ajoute le montant des primes à la casse.

Pascal SCHONS
Délégué Général du CNPA Lorraine