

PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE

ALLOCUTION DE M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Salon mondial de l'Automobile - Jeudi 9 octobre 2008

Monsieur le ministre d'Etat, Cher Jean-Louis,
Monsieur le ministre Cher Luc,
Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs, si vous le permettez, chers amis,

Après la visite que je viens de faire, je voudrais partager avec vous une conviction très profonde : l'histoire d'amour entre les Français et l'automobile n'est pas prête de se terminer. La passion de l'automobile est bien vivante dans notre pays. Ce n'est pas un hasard si le Mondial de l'Automobile est le plus grand salon du monde pour ce secteur. Devant Tokyo, devant Detroit, loin devant Francfort. Je ne le dirais pas samedi. Ce n'est pas un hasard si, cette année, l'affluence est plus grande encore. Ce n'est pas un hasard, si le salon de l'Automobile fête en 2008 son centième anniversaire, ici dans notre pays qui est aussi le berceau de l'industrie automobile et qui doit le demeurer.

Du reste, nous avons quelques raisons, nous Français, de tenir à notre industrie automobile qui emploie près de 2,5 millions de personnes, dans l'ensemble de la filière, ce n'est pas rien, c'est 10% de la population active. Au-delà des grands constructeurs bien connus, existent un nombre considérable d'équipementiers et de sous-traitants qui sont au cœur de la compétitivité et de l'innovation dans ce secteur, qui reste d'ailleurs le premier secteur industriel en termes de dépenses de recherche et de développement. Avec l'automobile, nous sommes au cœur de l'économie réelle dont nous avons tant besoin, c'est-à-dire une économie qui produit, qui investit, qui innove, pour répondre aux besoins des femmes et des hommes.

Mais l'industrie automobile est aujourd'hui, j'en suis convaincu, à un tournant de son histoire. Quelle chance, vous les responsables d'être placés à un moment où il y a tant de choses à changer. Je me sens très solidaire de vous. Trois enjeux :

Un enjeu énergétique bien sûr : la récente hausse du prix du baril de pétrole, même si depuis les cours ont baissé de nouveau, ils ont baissé mais ils sont encore le double de ce qu'ils étaient en 2004. Nous dépendons pour la quasi-totalité de nos transports routiers. Or le monde est sur le point d'atteindre – avant 2020 en tout état de cause – le plafond de sa capacité de production d'hydrocarbures. En somme, il suffirait d'attendre... Mais si l'offre de pétrole ne peut s'élever et que la demande dans les transports, dans les pays émergents continue, elle, à progresser fortement, alors nous pouvons craindre que le choc récent qu'a connu notre économie sur le prix du brut ne soit que le début d'un long processus. Je rappelle qu'avant la crise financière que nous connaissons, nous avons affronté une crise sans précédent des matières premières. Il conviendrait de ne pas l'oublier. Ma responsabilité n'est pas d'attendre, d'espérer et de faire confiance. Ma responsabilité est de préparer l'après-pétrole dès maintenant. Le XXIème siècle sera le siècle de la fin du pétrole, il verra donc la fin de la voiture telle que nous la connaissons. La sécurité de nos approvisionnements énergétiques exige, dans les transports comme dans le logement, que nous organisions dès à présent la transition énergétique. Il est

crucial de réduire notre dépendance vis-à-vis des énergies fossiles, en réalisant des économies d'énergie bien entendu, mais en développant toutes les formes d'énergies renouvelables et durables.

2^{ème} enjeu non moins important, c'est l'enjeu environnemental : le secteur des transports représente à lui seul le quart des émissions mondiales de CO₂, l'automobile ne peut pas rester à l'écart de l'enjeu écologique majeur que représente la lutte contre le changement climatique. Partout où cela est possible, tout doit être mis en œuvre pour réduire les émissions de dioxyde de carbone. Le fait qu'il soit possible de réduire nos émissions de CO₂, plus facilement et à un moindre coût dans d'autres domaines comme le bâtiment, ne peut servir de prétexte à l'inaction dans les transports. Je ne laisserai personne caricaturer l'automobile comme le symbole d'une société d'épuisement des ressources et de destruction de l'environnement. L'automobile a trop souvent servi de cible facile aux tenants de la décroissance. Les transports individuels rapides sont un acquis extraordinaire du XX^{ème} siècle pour la qualité de vie, l'efficacité économique, l'ouverture au monde. Y renoncer au nom de l'écologie serait un contresens majeur alors que la technologie nous permet aujourd'hui de concilier déplacements individuels et respect de la planète. Le développement durable, ce n'est pas d'abolir la liberté, ce n'est pas le retour en arrière, ce n'est pas de renoncer à la mobilité que permet la voiture, c'est d'inventer des modes de déplacement confortables, sûrs, économes et les plus respectueux de l'environnement. C'est une affaire sérieuse l'environnement, qui ne demande que des gens se mettent ensemble pour chercher, pour innover et pour concilier la liberté, la mobilité et le respect de la planète.

Le 3^{ème} enjeu, que vous avez à affronter, c'est l'enjeu industriel : l'industrie automobile est présente à la fois sur chacun de nos territoires et partout dans le monde. Elle constitue une composante absolument fondamentale de l'outil industriel français. Je n'accepte pas l'idée que la France, qui a produit jusqu'à 3,2 millions de voitures en 2004, n'en fasse plus que 2,5 millions en 2007. Je n'accepte pas l'idée qu'un pays qui a notre industrie automobile soit devenu importateur net dans le secteur automobile. Il y a urgence à agir. Je veux affirmer que l'industrie automobile, aujourd'hui comme demain, a toute sa place en France. Je l'ai dit lundi dernier, avec Carlos GHOSN, aux salariés de Renault à Sandouville, l'automobile en France, ce n'est pas fini. Je m'inscris en faux contre tous ceux qui voudraient cantonner notre pays dans les activités de services, la finance et le tourisme. Je me souviens de ceux qui parlaient de l'économie virtuelle, celle où on n'avait pas de client, pas de produit, où le seul truc était de lever des fonds. On peut avoir des envies non avouables quand on se remémore, tous ces gens qui donnaient des leçons. La vieille économie, c'était l'industrie, un produit, un client. Vous vous souvenez de tout cela. Bien sûr qu'il faut des services mais si l'industrie s'en va, les services partiront aussi d'autant plus qu'ils sont encore plus facilement délocalisables. Une absurdité ! La France a besoin d'industrie, c'est une conviction que j'ai, profondément ancrée en moi depuis bien longtemps. La responsabilité des pouvoirs publics français, c'est d'accompagner les mutations technologiques et industrielles, pour garantir notamment la pérennité des sites, des activités et des emplois du secteur automobile français.

Ces défis fondamentaux, très difficiles pour vous, je vous propose que nous les relevions ensemble en nous donnant les moyens de les relever.

Nous allons d'abord accompagner la demande de nos concitoyens vers des véhicules plus sobres et moins émetteurs de CO₂. Nous maintiendrons donc le bonus/malus institué à la fin de l'année dernière sur les voitures particulières vendues dans notre pays. Il a fait la preuve, cher Jean-Louis BORLOO, de son indéniable efficacité, puisque les ventes des véhicules bénéficiant d'un bonus, c'est-à-dire les plus sobres et les moins émetteurs de CO₂, ont progressé de 50% sur les six premiers mois de 2008. Ce maintien se fera, sur l'ensemble de l'année 2009, avec les mêmes seuils et les mêmes montants. Au-delà de son succès pour inciter les Français à s'équiper en véhicules plus propres, un tel soutien pour le marché automobile me semble bienvenu dans la période que nous traversons. J'ajoute que ce mécanisme du bonus/malus sera étendu à d'autres biens d'équipement, progressivement, et dans la concertation. Je crois au bonus/malus. Je crois à la nécessité des pouvoirs publics d'inciter à acheter des véhicules propres pour créer un marché et un cercle vertueux. Parce que plus on aura des gens qui achètent des véhicules propres, moins ces véhicules coûteront chers à fabriquer. Cela s'appelle la solvabilité d'un marché. Cela n'a rien d'intelligent, ce que je dis mais je crois au

bonus/malus. Que le message soit entendu une bonne fois pour toute. Jean-Louis BORLOO pourrait d'ailleurs témoigné de la constance du soutien à son idée que j'ai manifesté depuis le début. Et d'ailleurs, on n'aurait pas eu de bonus/malus que le dernier indice de production industriel ne serait pas au niveau où il a été. Le bonus/malus, cela a été un bonus puisqu'en solde, je crois, que l'Etat a versé 250 millions d'euros de plus. C'est très bien, vous en avez besoin. Il faut vous aider.

L'Etat se doit aussi lui-même d'être exemplaire en matière de développement durable. Il va donc prendre sa part, en limitant strictement par un décret, le plafond d'émission des véhicules achetés par l'Etat à 130 grammes au kilomètre parcouru, soit le seuil maximal des véhicules bénéficiant du bonus, à compter du 1^{er} janvier prochain. Moi je ne suis pas celui qui va dire aux autres faites ce que nous ne faisons pas. C'est clair. L'Etat demande, l'Etat s'applique la même règle - ce n'est pas la peine de reporter cela à la Saint Glinglin - à partir du 1^{er} janvier prochain. Et je souhaite surtout que l'Etat et ses établissements publics s'engagent dans un effort particulier de renouvellement de leur parc automobile : trop de véhicules, trop puissants, trop consommateurs en carburants et trop polluants. Je souhaite une très sérieuse réorganisation, y compris et surtout dans les conditions d'octroi de véhicules dits « de fonction », mais j'entends aussi que la totalité des véhicules âgés de plus de 10 ans soit remplacée, dès 2009, par des véhicules neufs, plus sobres et plus respectueux de l'environnement. Ce chantier sera conduit dans le cadre de la 2^{ème} étape de la réforme de l'Etat, que j'ai bien l'intention d'engager dès les toutes prochaines semaines, dès 2009. On va dépenser de l'argent pour investir. Au fond, cela fera des économies et à l'arrivée et soutiendra le marché qui en a par ailleurs bien besoin.

Au niveau européen, la France exerçant la Présidence de l'Union européenne entend contribuer à la poursuite des efforts engagés pour concevoir des véhicules, là encore, plus sobres et rejetant le moins possible de CO2. C'est très précisément l'objet du projet de règlement européen sur les émissions de CO2 des véhicules, qui est actuellement en cours de négociation. La France continuera d'y défendre un accord ambitieux sur le plan environnemental, c'est-à-dire un accord qui permette de réduire nettement, dès 2012, les émissions de CO2 par rapport à aujourd'hui et qui débouchera après 2020, sur une nouvelle réduction importante des seuils d'émission. Mais pour que cette ambition prenne corps, je veux rappeler qu'un accord doit se faire avec tous nos partenaires. Nous ne sommes pas seuls. En tout état de cause, c'est l'absence totale d'accord qui constitue l'option la plus défavorable pour l'environnement. On négocie.

De même que la France soutient l'objectif de 20% d'énergies renouvelables dans notre consommation énergétique finale en 2020, je souhaite que notre pays continue à augmenter la part des énergies renouvelables dans les transports. Dès l'année prochaine, nous allons commencer à remplacer des pompes de super sans plomb 98 par un carburant à 10% d'éthanol, l'E10. L'objectif d'incorporation de biocarburants par les pétroliers est confirmé à hauteur de 7% jusqu'en 2010, soit au-delà même des objectifs européens. Dans la même perspective, je souhaite que les véhicules flex-fuel, fonctionnant à l'E85, puissent être exonérés rapidement du malus qui les frappe aujourd'hui et qui ne tient pas compte du bénéfice environnemental complet de tels véhicules. Enfin, l'Etat va continuer de s'engager aux côtés de projets pilotes de production de biocarburants, mais de la 2^{ème} génération, c'est extrêmement important. Ces projets ont vocation à devenir des références en Europe et dans le monde en matière de chimie verte et de biocarburants du futur. Ce n'est pas la peine que l'on reste à la première génération, surtout avec l'histoire de l'augmentation des prix des matières premières agricoles. La deuxième génération est beaucoup plus prometteuse.

Enfin, comme au temps des pionniers français de l'automobile, je souhaite que la France redevienne le lieu où s'imaginent et se préparent les ruptures technologiques de demain, le lieu où s'invente le véhicule du futur, celui qui permettra au monde de réconcilier mobilité, croissance et respect de l'environnement. Voici la très haute ambition que je nous assigne pour les années à venir. Pour y parvenir, la France va s'engager, dès maintenant, dans un vaste plan de recherche et de soutien aux « véhicules décarbonés », c'est-à-dire, de véhicules ayant le plus faible niveau d'émission de CO2 possible, qu'il s'agisse de véhicules entièrement électriques ou de véhicules hybrides rechargeables.

J'ai le sentiment que nous sommes à un tournant historique dans le mode de propulsion des véhicules. Je sais bien qu'on a cent fois prédit la fin du moteur à explosion et que jusqu'à présent on s'est cent fois trompé. Mais je crois qu'en cette année 2008 trois changements majeurs s'additionnent : la hausse du pétrole rentabilise comme jamais les énergies alternatives, les batteries qui ont fait des progrès technologiques absolument extraordinaires et enfin la prise de conscience collective de l'urgence climatique. Tout ceci est survenu très vite, en quelques années. Je crois donc que d'ici 3 ans, plus aucun constructeur ne pourra se priver de compléter sa gamme par une offre de « véhicules décarbonés ». J'en veux pour preuve les accords de coopération signés aujourd'hui même entre EDF et nos deux grands constructeurs nationaux, Renault et Peugeot-Citroën, sur le véhicule électrique. Cette évolution qui est aujourd'hui possible, il nous appartient de la faire déboucher au plus vite, et au mieux des intérêts des Français.

J'ajoute que personne ne comprendrait que la France qui est le pays le mieux placé pour favoriser le développement du véhicule électrique, car elle dispose d'une électricité sans CO₂, à un coût garanti sur le long terme, sans aucune, quasiment aucune dépendance extérieure. Aucun autre pays n'a autant de raisons de favoriser le développement de cette filière. Nous n'allons pas nous priver de le faire.

Ce plan que je vous annonce comportera un important volet de soutien à la recherche et au développement aux véhicules décarbonés. Pour les rendre disponibles, avec toutes les garanties de coût, de performance et de sécurité, il faut que l'on investisse massivement dans la recherche. Au total, nous allons mobiliser 400 M€ de financement public au cours des quatre prochaines années, exclusivement pour la R&D sur les véhicules décarbonés. Ces crédits sont d'ores et déjà disponibles sur le milliard d'euros supplémentaire alloué à la recherche par le Grenelle de l'environnement et dans les pôles de compétitivité et sur le fonds « démonstrateur » de l'ADEME qui vient justement de lancer son 1^{er} appel à projets.

Sur le sujet spécifique des batteries qui équiperont demain tous les véhicules décarbonés, je demande à Jean-Louis BORLOO et à Luc CHATEL de se saisir de ce sujet industriel absolument stratégique, afin de coordonner au mieux les efforts publics et privés, notamment dans les pôles de compétitivité concernés par cette technologie. Je rappelle que l'on a remis 1 milliard et demi d'euros sur les pôles de compétitivité pour favoriser la recherche et le développement.

Le plan « véhicules décarbonés » que je vous propose aujourd'hui, comportera aussi un volet important de soutien à la demande pour de tels véhicules. Soyons pragmatiques, pour une fois. Pour que le prix des véhicules soit abordable, il faut qu'ils soient produits en série. C'est absolument incontournable. Pour que les investissements dans une production en série soient réalisés, il faut l'assurance qu'une demande solvable existe. Je crois qu'il est temps de sortir de ce dilemme. Le bonus écologique de 5 000 €, d'ores et déjà disponible pour tout véhicule émettant moins de 60 grammes de CO₂/km, sera d'une part étendu aux véhicules utilitaires légers et d'autre part maintenu dans ces termes d'ici à 2012. Il s'agit de donner de la visibilité aux acheteurs comme aux constructeurs et ce dispositif n'a vocation à être réexaminé éventuellement, que lorsque le seuil de 100 000 véhicules décarbonés aura été atteint. Comprenez-moi, c'est assez logique. Jusqu'à présent on me dit : « les consommateurs disent je n'achète pas c'est trop cher ». Et les fabricants disent : « Je ne fabrique pas, il n'y a pas assez de demande ». On se regarde tous en chien de faïence. Il faut solvabiliser une demande. On va donc solvabiliser massivement la demande par le bonus, que l'on garde, que l'on étend. Mais naturellement je le dis, nous n'avons pas vocation à subventionner l'achat de véhicule à vie. Ce n'est pas la vocation de l'Etat. Donc je retombe sur mes pieds en quelque sorte, au moins au niveau de la cohérence. Lorsque la demande solvabilisée sera suffisamment grande, j'ai fixé l'objectif à 100 000 véhicules carbonés, on peut discuter, on peut négocier, on peut débattre. Jean-Louis BORLOO, Luc CHATEL conduiront cela. Est-ce que c'est 100 000 ? Est-ce que c'est plus ? C'est moins ? Peu importe mais à ce moment-là, j'estime que l'on rentre dans une production en série et que l'on doit laisser le marché remplir sa fonction d'adéquation entre l'offre et la demande. J'estime qu'à ce moment-là on aura vraiment pu baisser le coût d'une production en série.

Je pense qu'en annonçant la date de 2012 on donne aux constructeurs suffisamment de visibilité pour vous pour investir là-dedans.

Dans le même temps, toujours le même raisonnement, je ne supporte pas cette idée où l'Etat fait les injonctions et puis se comporte différemment. Ce n'est plus acceptable. Dans le même temps je souhaite que l'Etat se donne l'objectif de mieux coordonner les achats, cher Jean-Louis, de flottes de véhicules décarbonés par les organismes tant publics que privés. Je demande aux administrations et aux dirigeants des grands établissements et entreprises publiques de faire connaître rapidement - c'est à dire avant la fin de l'année - la contribution qu'ils pourraient apporter à cet objectif. J'ai bien noté que la Poste, cher Jean-Paul BAILLY, - s'il n'est pas là on lui transmettra mon amitié et ma demande, enfin, ma demande et mon amitié -, était disposée à acquérir 10 000 véhicules décarbonés d'ici à 2012, et je n'ose imaginer, cher Pierre GADONNEIX, que vous attachiez moins d'importance à mon amitié et à ma demande. EDF ne peut pas être en reste, s'agissant de véhicules dont elle produira et distribuera le carburant. Vous voyez, l'objectif pour nous, Jean-Louis BORLOO et Luc CHATEL c'est de créer un marché solvable. On va vous aider sur la recherche, on vous aide à amorcer le marché, après, c'est à vous avec vos équipes, vos techniciens, votre savoir-faire, de continuer l'effort. Mais la France pays de l'énergie nucléaire doit être absolument leader dans le véhicule électrique, j'imagine que dans la famille il y a plein de possibilités, il faut laisser faire là aussi la concurrence et le marché.

Le développement du véhicule décarboné, implique, en outre, une profonde évolution de la manière dont on distribue l'électricité dans notre pays. Il faudra d'abord que l'on puisse recharger à domicile. Chaque particulier devra s'organiser dans les bâtiments existants, mais je souhaite à tout le moins que les nouvelles constructions intègrent d'emblée les prises de rechargement des véhicules. Rechargement absolument majeur, vous voyez dans quel cadre on se situe. Il faudra que l'on puisse recharger à chaque arrêt, au travail, au supermarché, au parking. Je veux qu'on mobilise les gestionnaires de chacun de ces espaces, Jean-Louis, soit par la réglementation, soit par les contrats de concession, soit par le simple intérêt commercial, à entreprendre un programme d'équipement permettant le rechargement des véhicules. Enfin, il faudra équiper l'espace urbain, la voie publique, avec la création de bornes adaptées à un rechargement rapide.

Il est essentiel de coordonner cet équipement, de le programmer, et je veux que l'Etat s'engage sur ce programme. Car les constructeurs ne feront pas de véhicules s'ils ne peuvent pas les vendre, et les constructeurs ne vendront pas les véhicules si l'infrastructure de rechargement n'est pas disponible. On a compris le boulot qu'on a à faire de notre côté.

Ces investissements représentent des sommes considérables. Mais ils seront étalés sur une longue durée et répartis entre les particuliers, les collectivités, les distributeurs d'électricité, les gestionnaires d'espaces publics, et sans doute amortis sur la vente du courant. Je rappelle que la France, quand même, à ceux qui me diront que je veux dépenser de l'argent, je veux rappeler que la France a payé 47 milliards d'euros de facture pétrolière en 2007, dont plus de la moitié pour le transport. Ce n'est donc pas un investissement qui doit nous faire peur. La France a les moyens d'investir, la France n'a pas les moyens d'accumuler des dépenses de fonctionnement.

Mais la réalité c'est que l'équipement de notre pays suppose un travail approfondi d'adaptation de nos normes techniques, de nos règles d'urbanisme et de copropriété, voire de la tarification énergétique, Pierre. Je demande donc à Jean-Louis BORLOO et Luc CHATEL de constituer dans les meilleurs délais, un groupe de travail sur ces questions, réunissant les distributeurs d'énergie, les constructeurs automobiles, les représentants des collectivités locales, les professions du bâtiment et plus largement tous les gestionnaires de l'espace public. Les propositions devront être disponibles au mois de juin 2009 sur les évolutions normatives nécessaires, la programmation des investissements et leur financement, parce que mon ambition c'est que nous ayons voté tous les textes de loi et pris tous les décrets nécessaires avant le 1^{er} janvier 2010. 2009, c'est l'année où nous on fait évoluer la norme, les équipements, la tarification, pour que vous les constructeurs vous puissiez aller à fond dans les développements des véhicules décarbonés.

Enfin – c'est le dernier volet du plan de développement des « véhicules décarbonés » que je vous annonce et non le moindre –, l'Etat sera présent aux côtés de tous les industriels français de l'automobile engagés dans la vaste mutation technologique qu'impose le développement du moteur électrique. Je n'ai jamais eu le moindre scrupule à défendre une intervention forte de l'Etat pour défendre notre patrimoine industriel. Qu'on me donne au moins le crédit de l'ancienneté de la réflexion sur le sujet. C'est aussi ce qui me guidera dans la réforme que je souhaite de la taxe professionnelle, qui a la particularité absolument ridicule et unique au monde, de taxer et donc de décourager l'investissement sur notre territoire. Et je ne laisserai pas les choses en l'état. Alors je n'ignore nullement les problèmes que cela peut poser pour les collectivités territoriales. Je n'ignore nullement tout cela, mais moi, je n'ai pas l'intention de conserver un impôt qui pénalise notre industrie, qui pénalise notre compétitivité, qui pénalise notre développement. Et l'année 2009, sera l'année du chantier de la taxe professionnelle et de l'allègement de la carte territoriale française. Alors, je sais bien que c'est difficile mais je crains que je n'aie été élu pour m'attaquer aux dossiers difficiles. Les dossiers faciles, rassurez-vous, mes prédécesseurs n'ont pas hésité à les résoudre ! Il y a naturellement aucune critique, mais comme c'est drôle, je ne vois que des dossiers difficiles, c'est donc que les dossiers faciles... enfin, chacun commence par ce qu'il veut.

Alors enfin, je voudrais terminer avec quelque chose que je crois profondément vrai, moi je suis pour la liberté du commerce, je suis pour l'économie de marché. Enfin, je vois que le Trésor américain s'apprête à accorder 25 Md\$ de prêts à long terme, à des taux imbattables, à ses trois constructeurs automobiles pour qu'ils rénovent leurs usines de plus 20 ans, alors le vrai doute qui m'étreint - parce qu'il m'arrive de douter - c'est : ne sommes-nous pas, nous européens, beaucoup, beaucoup, beaucoup trop naïfs ? Quand je dis que je doute... Mais moi je crois qu'on est trop naïfs et je crois surtout que cela a trop duré. Cela veut dire que cela a assez duré. Je suis pour l'amitié avec les Etats-Unis, je n'ai pas besoin de le démontrer. Nos partenaires et nos amis soutiennent à bout de bras leurs constructeurs. C'est leur droit le plus strict. Mais alors moi, je ne veux pas que nous vivions nous dans un cadre où nous n'aurions pas le droit d'aider de la même manière nos constructeurs à s'engager sur la voie d'une mutation technologique majeure, décisive pour la protection de l'environnement et capitale pour la sécurité énergétique de notre pays. J'entends donc proposer à la Commission européenne et à nos partenaires européens de réviser le cadre communautaire des aides d'Etat. Pourquoi ? Eh bien tout simplement pour mettre ce cadre communautaire des aides d'Etat en accord avec les buts mêmes que nous poursuivons, dans le cadre du paquet climat-énergie. Il y a là une question de cohérence manifeste. On ne peut pas dire à nos constructeurs voilà les objectifs de protection de l'environnement qui sont les nôtres et en même temps, on ne vous aide pas à les obtenir. Pire, non seulement on ne vous aide pas parce qu'on s'est donné des règles de concurrence, dont on n'a pas compris que la concurrence était un moyen et pas une fin. Ce que je ne cesse d'expliquer depuis des années. Mais en plus, on nuit gravement à votre compétitivité en voyant les autres faire ce qu'on interdit nous-mêmes de faire. Cela n'a aucune cohérence. Et je en laisserai personne, d'ailleurs, dire que je ne suis pas pour l'Europe. L'Europe elle est faite à mes yeux pour protéger, pour inciter, pour encourager et non pas pour être cette espèce d'organisation informelle où on ne peut rien dire et rien faire. A la suite d'ailleurs d'une absence de pensée manifeste.

Alors, je veux proposer à nos partenaires européens de réfléchir à l'ouverture d'un axe d'intervention stratégique de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) en faveur des entreprises européennes de l'automobile, dès lors que celles-ci s'engagent résolument sur la voie des « véhicules décarbonés ». La BEI est jadis intervenue dans les domaines stratégiques de l'aéronautique et du spatial. Il est tout aussi stratégique et urgent que l'industrie automobile européenne réussisse la mutation technologique et industrielle qui s'annonce.

Mesdames, Messieurs, nous sommes à l'aube d'une période passionnante pour l'industrie automobile, pour les Français et pour les décideurs politiques que nous sommes. Il n'est pas si fréquent de pouvoir, autour de grands projets technologiques, fédérer et concilier nos intérêts économiques, environnementaux et humains. C'est aujourd'hui le cas. C'est le cas grâce à vous, aux chercheurs, aux industriels, aux consommateurs, à la société civile, aux ONG environnementales. Si nous sommes ici

aujourd'hui, c'est grâce à tous ceux qui ont préparé et permis que s'engage désormais une vraie transition énergétique, pour préparer l'après-pétrole. Comme dans l'isolation thermique des bâtiments, ou le développement des énergies renouvelables, il s'agit d'une véritable dynamique de croissance. Une croissance durable, une croissance riche en emplois, une croissance respectueuse de l'environnement, bénéfique à tous et économe de nos ressources. Je suis venu aujourd'hui vous proposer que la voiture, symbole de la croissance et de la prospérité d'hier, soit aussi le vecteur de la croissance de demain.

J'espère que vous avez compris, l'Etat français est bien derrière l'industrie automobile.

Je vous remercie.