



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PLAN DE SOUTIEN À L'AUTOMOBILE

pour une industrie verte
et compétitive

#planauto

DOSSIER DE PRESSE
26 MAI 2020

Introduction

La crise sanitaire liée au COVID-19 a porté un coup d'arrêt massif et brutal à l'ensemble de la filière automobile française. L'approvisionnement s'est raréfié, parfois stoppé, les usines se sont arrêtées et les concessions ont fermé. En avril, le secteur a connu une baisse moyenne d'activité de plus 80%. A cela s'ajoute une chute du même ordre pour les ventes d'automobiles. C'est une situation, à l'image de la crise, totalement inédite pour un secteur qui représente près de 18 % du chiffre d'affaires de l'industrie française.

La reprise sera longue : les prévisions actuelles du marché automobile font état d'une baisse du marché en 2020 d'au moins 20% au plan mondial et potentiellement de 30% en Europe. Ces chocs auront des conséquences majeures.

Parallèlement, la filière automobile fait face à deux révolutions technologiques les plus importantes depuis l'invention du moteur à explosion, celle de la motorisation électrique et du guidage autonome. Il s'agit là d'un changement radical des modèles automobiles et de l'usage du véhicule. La France qui fut historiquement un des pays inventeurs de l'automobile au 19^{ème} siècle, un des leaders industriels du 20^{ème} siècle, doit réussir ces révolutions environnementale et numérique et nous devons mettre tous les moyens pour y parvenir.

Depuis 3 ans, nous avons anticipé ces grandes mutations et les difficultés qui les accompagnaient en signant un contrat de filière ambitieux dès 2018 ou plus récemment, en lançant un plan d'accompagnement des sous-traitants automobiles, en soutenant la construction de nouvelles chaînes de production de véhicules propres et en apportant des garanties pour permettre aux sous-traitants d'accéder au financement pour renouveler leur appareil productif.

Compte tenu de la crise actuelle, ce soutien doit être massivement amplifié et nous ferons tout pour soutenir cette filière automobile française si critique pour nos emplois et notre économie.

Nous agirons dans trois directions avec un seul objectif : produire en France les véhicules propres de demain pour rester une grande nation de l'automobile.

1^{ère} direction : renouveler le parc automobile français en faveur des véhicules propres

A partir du 1^{er} juin et jusqu'à la fin de l'année, le bonus écologique pour l'achat des véhicules électriques et hybrides rechargeables et la prime à la conversion des véhicules seront massivement augmentés pour inciter tous les Français, même les plus modestes, à se doter d'un véhicule propre, moins polluant et moins émetteur de gaz à effet de serre.

Dans le même temps, nous accélérerons le déploiement des bornes électriques sur tout le territoire pour atteindre, dès 2021, l'objectif de 100 000 points de recharge que nous avons fixé initialement pour 2022.

2^{ème} direction : investir pour inventer et produire en France les véhicules de demain

La valeur ajoutée des véhicules propres doit être générée en France. Des moyens financiers très importants seront ainsi concentrés sur la modernisation des chaînes de production, l'industrie 4.0, la robotisation, la numérisation ou l'innovation écologique. Des investissements pour la filière automobile, à hauteur de 1,5 milliards d'euros en subventions et en fonds propres, permettront de soutenir ces évolutions via trois volets d'intervention.

Le premier volet mobilisera 200 millions d'euros de subventions dès 2020 pour accompagner les entreprises sous-traitantes de la filière dans leurs transformations et leur montée en gamme.

Le deuxième volet sera doté de 600 millions d'euros pour intervenir en fonds propres et favoriser le développement et les consolidations des entreprises de la filière.

Le troisième volet concentrera des aides publiques pour soutenir la R&D et l'innovation du secteur dans la durée. Doté de 150 millions d'euros dès 2020, son objectif est de faire de la France l'un des pays les plus avancés dans les technologies du véhicule propre, en continuant à travailler sur les batteries, sur leur recyclage mais aussi sur l'hydrogène.

3^{ème} direction : soutenir les entreprises en difficulté et protéger leurs salariés

Nous bâtissons l'industrie automobile du futur grâce à nos constructeurs et équipementiers de rang mondial qui ont écrit l'histoire de l'automobile, grâce aux compétences de leurs salariés et grâce aux sous-traitants qui produisent en France. Afin d'assurer le soutien à l'ensemble des entreprises de la filière et d'éviter les défaillances, les aides apportées dès le mois de mars continueront à pouvoir être utilisées, notamment en ce qui concerne l'activité partielle. Des plans de formation et de soutien à l'apprentissage seront lancés pour former aux nouvelles compétences requises pour développer les véhicules propres.

Ce soutien massif de l'Etat s'accompagne d'engagements individuels et collectifs des grands donneurs d'ordre de la filière sur les relations avec leurs sous-traitants, sur la transition écologique ou sur la localisation de leurs activités stratégiques en France.

Au total, ce plan représentera plus de huit milliards d'euros d'aides, d'investissements et de prêts. Il a été étroitement coordonné avec la Plateforme automobile, son Président Luc Chatel et l'ensemble des industriels que nous tenons à remercier pour leur engagement. Il nous donne un cap clair pour l'industrie automobile française : devenir dans les 10 prochaines années une des premières industries productrices et consommatrices de véhicules propres au monde.

Sommaire

Introduction	Erreur ! Signet non défini.
L'automobile, un enjeu stratégique pour l'économie française	6
Un soutien immédiat à la demande : le choix de la transition écologique.....	9
Le soutien à l'offre : consolider la filière et investir pour assurer sa compétitivité	14
Le soutien aux salariés : protéger, accompagner et former.....	18
Les engagements de la filière automobile	19

L'automobile, un enjeu stratégique pour l'économie française

L'automobile est une filière industrielle essentielle et stratégique pour la France. Cette filière est forte de grands constructeurs et équipementiers, d'un tissu très dense de sous-traitants et d'un niveau de service élevé. Au-delà de son poids dans l'économie française, l'automobile est un enjeu majeur du quotidien pour de nombreux Français, notamment dans les zones rurales et périurbaines.

La filière automobile en France, c'est

4 000

entreprises industrielles

2,2 millions

de véhicules produits en 2019

Un volume d'exportation de

51 Mds€

400 000

salariés en France

155 Mds €

de chiffre d'affaires
soit 18 % du chiffre d'affaires
de l'industrie manufacturière

Un parc automobile
composé de

40 millions

d'unités

Un secteur face à des enjeux majeurs de transition écologique

Le secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) et 38 % des émissions de CO₂, soit le secteur le plus émetteur de GES en France. Les transports routiers sont responsables de 96 % de ces émissions, dont plus de la moitié provient des véhicules particuliers. Les transports routiers ont également émis 17 % des émissions de particules fines (PM 2,5) et 57 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), qui affectent la qualité de l'air.

Dans ce contexte, la filière automobile est pleinement engagée, en cohérence avec la réglementation européenne et les politiques gouvernementales, afin de renforcer la production de véhicules moins polluants et émettant moins de gaz à effet de serre, en particulier des véhicules électriques. Début 2020, la part de ces véhicules électriques dans les ventes avait ainsi augmenté de manière significative (de 2,3 % en décembre 2019 à 7 % au premier trimestre 2020).

Il est essentiel que la réduction de l'impact environnemental du secteur des transports routiers soit poursuivie et amplifiée ; le présent plan de soutien à la filière automobile fait ainsi toute sa place aux enjeux de transition écologique.

L'accompagnement de l'Etat pour soutenir les mutations de la filière

Le secteur automobile fait face depuis plusieurs années à de nombreux défis de transformation, liés notamment au déclin rapide du diesel et à la nécessaire transition des motorisations vers l'électrique. Face à ces transformations profondes et rapides affectant l'ensemble de la filière automobile, le Gouvernement a d'ores et déjà lancé plusieurs actions :

- Le **contrat de filière automobile**, signé en 2018 entre l'Etat et la filière, est venu contractualiser les engagements réciproques de l'Etat et de la filière autour de 4 axes stratégiques : être acteur de la transition énergétique, créer l'écosystème du véhicule autonome et expérimenter à grande échelle, anticiper l'évolution des besoins en compétence et emplois, renforcer la compétitivité. Depuis cette date, le bonus pour les véhicules électriques a été maintenu à un niveau constant : 6 000 €. L'Etat a financé un programme d'expérimentation de véhicules autonomes à hauteur de 40 M€. Un Accord d'Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC) pour la filière automobile a été signé le 12 avril 2019, pour une durée de trois ans, entre l'État (DGEFP) et les branches professionnelles de la Métallurgie, de la Plasturgie et du Caoutchouc. Il vise à d'accompagner les entreprises dans leur transformation et stratégie industrielle & RH pour s'adapter aux mutations de leur secteur d'activité et optimiser leur organisation.
- Le **plan « Produire en France les automobiles de demain »** a été lancé en février 2019. Il a notamment conduit à l'émergence d'un projet industriel franco-allemand de batteries pour les voitures.
- Un **plan de soutien ciblé sur les sous-traitants de la filière** a été annoncé par Bruno Le Maire, ministre de l'Economie et des Finances, le 2 décembre 2019. Ce plan d'action porté par la filière et le Gouvernement prolonge et étend le plan diesel avec de nouvelles actions plus larges pour accompagner l'ensemble de la sous-traitance automobile dans cette période de mutation.
- Un **dispositif national et territorial d'anticipation et de suivi des difficultés des sous-traitants automobile** a été mis en place en coordination avec les Régions. Des cellules régionales permettent actuellement d'apporter un suivi individualisé par un contact régulier avec les entreprises de la sous-traitance automobile. Des correspondants automobiles ont été mis en place au sein de chacune des directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) et peuvent être sollicités.
- Afin de soutenir les sous-traitants du secteur automobile dans leur processus de diversification industrielle, **un appel à projets a été lancé en janvier 2020**, prolongeant et élargissant le soutien apporté aux sous-traitants diesel. Une dizaine de projets sont en cours d'instruction.
- Une offre **d'accompagnement a été mise en place par Bpifrance et la Plateforme automobile (PFA)**, composée de modules complémentaires répondant aux différents besoins des entreprises : gestion de la trésorerie, diagnostic stratégique, performance opérationnelle...

Une filière fortement impactée par la crise sanitaire actuelle

L'industrie automobile mondiale a été très fortement impactée par la crise du covid-19 et la chute brutale de la demande, alors qu'elle devait déjà faire face à une exigence de profonde transformation structurelle, afin d'assurer sa transition écologique et numérique.

Les prévisions actuelles du marché automobile font état d'une baisse du marché en 2020 d'au moins 20% au plan mondial et potentiellement de 30% en Europe. En France, le marché automobile a chuté de 72% en mars et de 89% en avril. Le marché du véhicule industriel est également très fortement impacté par la baisse des activités économiques du pays.

Le secteur automobile a bénéficié des premières mesures d'urgences mises en place par le Gouvernement

- **295 millions d'euros de prêts garantis par l'Etat (PGE)** ont été accordés aux entreprises du secteur à ce jour ;
- **Le Groupe Renault va bénéficier du dispositif de prêt garanti par l'Etat pour un montant total de 5 milliards d'euros.** Le recours au PGE, particulièrement adapté aux besoins de l'entreprise en raison de l'impact profond mais temporaire de la crise sur ses liquidités, permettra à l'entreprise de sécuriser la couverture de ses besoins de trésorerie à court terme.
- **1475 sites industriels** du secteur ont demandé la mise en place du chômage partiel pour **248 500 salariés**, représentant un soutien de plusieurs centaines de millions d'euros.

Pendant la période de reprise partielle et progressive de l'activité, **le Gouvernement poursuivra son soutien au travers des prêts garantis par l'Etat, de l'activité partielle à moyen terme, et de la mobilisation des prêts sur le Fonds de développement économique et social (FDES) et des avances remboursables.** Les services de l'Etat seront tout particulièrement mobilisés pour soutenir les entreprises en difficulté.

Nous entrons maintenant dans un deuxième temps : le soutien aux secteurs les plus touchés par la crise, dont l'automobile. Ce plan de soutien doit permettre à l'industrie automobile de se transformer pour être plus compétitive et d'être exemplaire en matière de décarbonation.

Ce plan répond à trois objectifs :

1. **Renouveler le parc automobile français en faveur des véhicules propres**
2. **Investir pour produire en France les véhicules de demain**
3. **Soutenir les entreprises en difficulté et protéger leurs salariés**

Un soutien immédiat à la demande : le choix de la transition écologique

Le plan de soutien au secteur automobile mobilise des mesures de stimulation du marché automobile visant à concilier le déstockage des véhicules en concession, la réalimentation d'un carnet de commande suffisant pour permettre aux entreprises de la filière d'atteindre rapidement le niveau d'activité minimum pour assurer leur équilibre financier, et l'atteinte des objectifs de baisse des émissions polluantes et de CO₂ prévus par la réglementation européenne.

Dans ce contexte, le plan de soutien à la demande s'articule autour de 4 axes :

Encourager l'achat de véhicules électriques : le renforcement des bonus écologiques

A partir du 1^{er} juin et jusqu'à la fin de l'année, le dispositif de bonus écologique pour les véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables sera renforcé :

- Le bonus des véhicules électriques pour les particuliers est porté à 7000 € pour les véhicules d'un montant inférieur ou égal à 45 000 € ;
- Le bonus des véhicules électriques (d'une valeur inférieure à 45 000 €) pour les flottes d'entreprises est porté à la même date à 5000 € pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers ;
- Un bonus de 2000 € est mis en place pour l'achat de véhicules hybrides rechargeables (VHR) pour les véhicules dont l'autonomie est supérieure à 50 km et d'un montant inférieur ou égal à 50 000 €, pour les particuliers comme pour les personnes morales. Afin de maximiser leur usage en mode électrique, les ventes de véhicules hybrides rechargeables seront systématiquement accompagnées d'une information sur l'avantage de la recharge et de propositions d'installation de bornes par des partenaires ou par des prestataires, ou avec l'appui des collectivités.

Montant du financement de l'Etat pour 2020 : 535 millions d'euros.

Dynamiser la prime à la conversion

A partir du 1^{er} juin et jusqu'à la fin de l'année, le dispositif de la prime à la conversion (PAC) sera revu pour le rendre plus incitatif et plus ouvert, tout en conservant l'objectif de transformer le parc automobile français vers des véhicules moins polluants et moins émetteurs de CO₂ :

- Augmentation du nombre de ménages pouvant bénéficier des hausses de primes sur les véhicules thermiques, électriques et hybrides rechargeables. Le critère de revenu est élargi en relevant le seuil de revenu fiscal de référence (RFR) par part de 13 500 € à 18 000 € pour couvrir près de trois quarts de la population ;
- Assouplissement du critère d'éligibilité pour la mise au rebut du véhicule pour inclure les véhicules Crit'air 3 (véhicules essence immatriculés avant 2006 et véhicules diesel immatriculés avant 2011, soit 50 % du parc automobile) ;

- Augmentation du montant des primes actuelles pour l'ensemble des ménages concernés à 3 000 € pour l'achat d'un véhicule thermique et 5 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie est supérieure à 50 km ;
- Pour les personnes morales, doublement de la prime actuelle pour les véhicules utilitaires légers électriques et hybrides rechargeables.

Ces mesures exceptionnelles ne seront appliquées qu'aux 200 000 premières primes à la conversion. Lorsque ce niveau sera atteint, le barème précédent sera rétabli.

- Éligibilité à la prime à la conversion de la transformation d'un moteur thermique en un moteur électrique, dite « retrofit électrique », au même titre que l'achat d'un véhicule électrique d'occasion ;
- Mise en place d'une surprime d'au maximum 2000 €, financée à 50 % par l'Etat et les collectivités, lorsque le bénéficiaire habite ou travaille dans une « zone à faible émission » et que le véhicule est électrique ou hybride rechargeable.

Des mesures spécifiques à la filière des véhicules industriels, également très touchée par la crise, seront prises dans un second temps.

Montant du financement de l'Etat pour 2020 : 800 millions d'euros.

CAS PRATIQUES

1. Location longue durée sans apport d'un véhicule DS3 Crossback neuve par une entreprise, avec bonus écologique

L'entreprise peut bénéficier d'une prime de 5 000 euros, pour ce modèle électrique



Michelle est cadre en entreprise et va bénéficier d'un remplacement de son véhicule de fonction dont le contrat de location arrive à échéance. Son entreprise lui propose un **modèle DS3 Crossback électrique**. Pour cela, l'entreprise a choisi une solution de location longue durée (LLD), avec un contrat sur 48 mois. L'entreprise s'acquittera d'un versement initial de 6 000 € le premier mois, puis d'un loyer de 440 € / mois sur les 47 mois suivants. Le véhicule choisi est électrique donc l'entreprise peut bénéficier d'un bonus écologique de 5 000 € de la part de l'Etat.

Le versement initial sera ainsi réduit de 6 000 € à 1 000 €. Michelle parcourant environ 10 000 km par an, le choix de la motorisation électrique (plutôt qu'une motorisation thermique du même modèle) permettra de réduire les dépenses de carburant de plus de 700 € par an. L'entreprise bénéficiera par ailleurs d'une baisse annuelle d'environ 500 € de la taxe sur les véhicules de société (TVS). De plus, ce remplacement va éviter l'émission dans l'atmosphère de 1,4 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) et 4,8 kg d'oxyde d'azote (NO_x) par an.

2. Achat d'un véhicule hybride rechargeable neuf par un particulier, grâce au bonus écologique

Le ménage peut bénéficier d'une prime de 2 000 euros, pour ce modèle hybride rechargeable



Robert et Dominique (qui gagnent à eux deux 7 700 € bruts par mois, soit 5 SMIC) possèdent un SUV diesel de 2011 avec lequel ils roulent 16 000 km par an. Ils revendent ce véhicule 8 800 € sur le marché de l'occasion afin d'acheter un véhicule neuf plus respectueux de l'environnement. Robert et Dominique décident de faire l'acquisition d'un **Peugeot 3008 à motorisation essence hybride rechargeable** d'une valeur catalogue de 45 900 €. Ils peuvent ainsi bénéficier d'un bonus écologique de 2 000 € de la part de l'Etat, ce qui ramène le prix d'achat net à 43 900 €.

Grâce à une utilisation active du mode électrique, en particulier pour tous leurs déplacements de proximité, le remplacement de leur vieux véhicule diesel par un modèle hybride rechargeable devrait leur permettre de réduire leur budget de consommation de carburant en 2021 d'environ 600 €. Ce remplacement permettra également d'éviter l'émission dans l'atmosphère de 1,5 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) et 10 kg d'oxyde d'azote (NO_x) chaque année.

3. Achat d'un véhicule utilitaire électrique grâce à la prime à la conversion et au bonus écologique

L'entreprise peut bénéficier d'une prime globale de 10 000 euros, pour ce modèle électrique

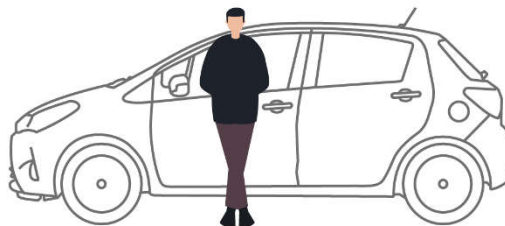


Pierre est plombier à son compte et possède pour cette activité un utilitaire diesel de 2004 avec lequel il roule 13 500 km par an. Il décide de quitter son vieil utilitaire polluant pour acheter un **Renault Kangoo Z.E. électrique** neuf d'une valeur catalogue de 30 800 €. Pierre souhaite acheter un véhicule électrique, il peut donc bénéficier du bonus écologique. Au titre de son entreprise, il peut également bénéficier de la prime à la conversion. Grâce à la prime à la conversion doublée à 5 000 € pour les véhicules utilitaires légers et au bonus

écologique désormais à 5 000 € pour les entreprises, Pierre peut recevoir une aide de l'Etat à hauteur de 10 000 € pour acheter son Kangoo électrique. Son prix d'achat passe donc de 30 800 € à 20 800 €. Le remplacement de son vieil utilitaire par un modèle électrique devrait lui permettre de faire environ 1 050 € d'économies sur ses factures de carburant chaque année. Ce nouveau véhicule permettra d'éviter l'émission annuelle dans l'atmosphère de plus de 2 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) et de plus de 10 kg d'oxyde d'azote (NO_x) par an.

4. Achat d'une voiture thermique d'occasion par un ménage aux revenus modestes, grâce à la prime à la conversion

Le ménage peut bénéficier d'une prime de 3 000 euros, pour ce modèle hybride



Lou a obtenu un BTS et vient de décrocher son premier emploi en CDI. Elle possède une vieille citadine essence de 2003 qui nécessiterait d'importantes réparations pour continuer de servir en toute sécurité. Pour remplacer cette voiture et pouvoir se rendre à son travail, Lou choisit d'acheter d'occasion une **Toyota Yaris hybride de 2016** (avec 20 000 km au compteur) pour 9 400 €. La mise au rebut de sa vieille citadine de 2003 lui permet de bénéficier d'une prime à la

conversion de 3 000 € de la part de l'Etat, ce qui ramène le prix du véhicule à 6 400 €. Lou parcourant près de 12 000 km par an, les économies de carburant réalisées (par rapport à sa vieille citadine fortement consommatrice) devraient représenter plus de 450 € chaque année. De plus, ce remplacement va éviter chaque année l'émission dans l'atmosphère de 0,7 tonne de dioxyde de carbone (CO₂) et 0,8 kg d'oxyde d'azote (NO_x).

5. Achat d'un véhicule électrique neuf par un particulier grâce au bonus écologique et à la prime à la conversion

Le ménage peut bénéficier d'une prime de 12 000 euros, pour ce modèle électrique



Camille et Noa sont en couple et ont trois enfants. Les revenus du foyer s'élèvent à 5 600 € brut par mois (3,6 SMIC). Le couple possède une voiture familiale ainsi qu'une citadine diesel de 2005 avec laquelle ils ne roulent plus que 7 000 km par an depuis que Noa télétravaille 3 jours par semaine. Camille et Noa décident de remplacer cette seconde voiture en achetant une **Renault Zoé électrique neuve** au prix catalogue de 32 000 €. L'achat de ce modèle électrique leur permet de bénéficier d'un bonus écologique de 7 000 € de la part de l'Etat. Avec la mise au rebut de leur

vieille citadine diesel, le couple reçoit également une prime à la conversion de 5 000 €. Le prix de la Zoé électrique est ainsi ramené à 20 000 €. Avec un apport de 10 000 €, cet achat serait par exemple finançable par un crédit sur 5 ans avec des mensualités d'environ 200 €. Le remplacement de leur vieux véhicule par cette voiture électrique devrait leur permettre d'économiser environ 400 € sur leur budget annuel de carburant. De plus, grâce à ce remplacement ce sont 1 tonne de dioxyde de carbone (CO₂) et 5,5 kg d'oxyde d'azote (NO_x) qui seront évitées chaque année.

Mobiliser la commande publique

Les acheteurs publics (Etat, établissements publics) devront accélérer le renouvellement de leurs flottes de véhicules pour s'équiper de véhicules électriques, hybrides, ou à hydrogène (véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, véhicules industriels). Le Gouvernement adoptera dans les prochaines semaines une circulaire relative aux flottes de véhicules imposant un objectif de 50% de véhicules électriques, hybrides ou à hydrogène et demandant d'anticiper dans les trois prochains mois les commandes prévues pour l'ensemble de l'année 2020. Tout achat de véhicule du segment B2 (Clio, 208 ou C3) par des acheteurs publics devra obligatoirement porter sur des modèles électriques.

Accélérer le déploiement de bornes de recharge

- **Bornes dans les territoires** : le programme financé par des certificats d'économies d'énergie ADVENIR sera prolongé et doté de 100 M€ pour la période 2020-2023 pour le déploiement dans les villes et les territoires de 45 000 points de recharge supplémentaires. Le programme financera également des parcs de recharge (hubs) avec un panel large de puissance de recharge. Par ailleurs, les coûts de raccordement au réseau des bornes seront pris en charge à hauteur de 75% par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE) jusqu'au 31 décembre 2021 dans le cadre des dispositions de la loi d'orientation des mobilités, dès maintenant.
- **Bornes rapides sur grands axes nationaux** : à court terme, l'objectif est que soit rétabli le plus rapidement possible un service de recharge rapide, fiable et en toute sécurité sur les axes autoroutiers, dans le prolongement du réseau de recharge rapide CorriDoor. Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) sera également lancé à l'été pour assurer un premier maillage d'environ 150 kilomètres d'inter-distance sur les grands axes nationaux du territoire. Par ailleurs, un groupement de partenaires industriels nationaux et européens sera constitué par la Banque des territoires, pour définir le besoin en corridors de points de recharge rapides sur les grands axes routiers et autoroutiers français, accessibles à tous dans une logique d'intérêt général, ainsi que ses modalités de réalisation et de financement. Ces bornes seront également éligibles à la prise en charge de 75% des coûts de raccordement par le TURPE.
- **Bornes en résidentiel collectif** : l'aide pour accompagner l'équipement en infrastructures de recharge dans le résidentiel collectif sera poursuivie. Elle représente 50% du coût de la mise en place. Un fonds national de mutualisation des investissements dans l'infrastructure électrique des copropriétés est à l'étude avec la Banque des territoires pour équiper les copropriétés en installations de recharge pour véhicules électriques. Ce fonds permettra d'éviter que les premiers copropriétaires intéressés n'aient à payer cette infrastructure collective en plus de l'installation de leur propre borne.

Ces différentes mesures devront permettre de porter le nombre de points de recharge de véhicules électriques ouverts au public à 100 000 dès la fin de l'année 2021.

Le soutien à l'offre : consolider la filière et investir pour assurer sa compétitivité

Les entreprises de la filière automobile sont fortement fragilisées par la chute brutale d'activité depuis plus de deux mois, et par les incertitudes sur le rythme de reprise de l'activité à court et moyen terme.

Les risques de défaillance d'entreprises vont être importants dans les mois à venir. Nous devons les anticiper pour sauvegarder autant que possible notre savoir-faire et nos emplois, tout en accompagnant les nécessaires transformations de la filière.

Il convient par ailleurs d'aider les entreprises à gagner en compétitivité, par une accélération des démarches d'automatisation et de digitalisation de leurs procédés industriels. Elles doivent pouvoir s'engager dans une feuille de route ambitieuse vers des véhicules décarbonés et accompagner leurs salariés pour les aider à monter en compétence.

A plus long terme, l'avenir de l'industrie en France tient à sa capacité à continuer à innover sur les grands enjeux technologiques de l'automobile et des mobilités de demain, plus propre et plus connectée : les batteries, l'électronique de puissance et la chaîne de traction électrique, les nouveaux matériaux pour l'allègement des véhicules, la voiture connectée et, à plus long terme, l'hydrogène pour la mobilité et l'autonomie des véhicules.

Pour répondre à ces différents objectifs, le Gouvernement mobilise un ensemble de mesures ambitieuses.

1^{er} volet - le fonds d'investissement automobile : un nouvel outil de soutien en fonds propres

Au regard des conséquences durables qu'aura la crise du Covid-19 sur la santé financière des entreprises de la filière automobile, l'Etat et la filière se sont accordés sur la nécessité de mettre en place un fonds d'investissements dédié aux sous-traitants automobiles. Ces nouvelles capacités d'investissements, en fonds propres et quasi fonds propres, auront vocation à intervenir dans des projets de croissance, d'innovation, de diversification, de consolidation et également dans des fonds de retournement. L'objectif est ainsi d'aider les sous-traitants français à faire face à la crise, et de soutenir l'émergence de futurs leaders à l'échelle européenne ou internationale sur les technologies clés de l'automobile du futur, connectée et décarbonnée.

Les actionnaires de ce fonds seront l'Etat, Bpifrance, les deux constructeurs Renault et PSA (à hauteur de 100 M€ chacun), complétés si nécessaire par des partenaires institutionnels et des gestionnaires de fonds de fonds.

La capacité totale d'investissement disponible pour les sous-traitants automobile sera portée à hauteur de 600 M€.

Un exemple d'entreprise soutenue par le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA) après la crise de 2009

Le FMEA a investi en 2009 dans la société familiale FSD-SNOP, créée par Michel Pinaire en 1981, et spécialisé dans le découpage, l'emboutissage, le profilage et la fabrication de presses et d'outillages de presse. Lors de l'investissement du FMEA, la société réalisait 380 M € de chiffre d'affaires avec comme clients principaux PSA et Renault. L'objectif était d'accompagner la famille Pinaire dans le cadre de leur projet ambitieux de consolidation de la filière emboutissage européenne. L'investissement du FAA a été réalisé en fonds propres et quasi fonds propres et a permis, lors de son entrée au capital, de reprendre certains actifs de la société Wagon Automotive en France (6 sites en France, 170 M € de CA), alors en difficulté, portant le chiffre d'affaires du groupe à 550 M €.

Des étapes majeures ont été franchies depuis :

- La société s'est internationalisée en démarrant des sites des productions au Royaume-Uni, en Chine, au Maroc et en Espagne ;
- Grâce à sa stratégie de développement, la société a connu une croissance organique lui permettant de doubler son chiffre d'affaire à périmètre comparable ;
- La société a su diversifier son portefeuille produit / client en réduisant la dépendance aux constructeurs français aux profits en particulier des constructeurs allemands ;
- En novembre 2018, FSD-SNOP a finalisé un accord avec le groupe Tower International en vue d'acquérir la totalité de ses activités européennes (560M € de CA).

Entre 2009 et 2019, ce groupe familial a ainsi multiplié son chiffre d'affaires par trois, passant de 380M€ en 2009 à 1,2Mds € en 2019 pour devenir un des leaders européens de l'emboutissage et de l'outillage mais également un acteur incontournable pour les principaux constructeurs mondiaux.

2^{ème} volet - le fonds d'investissement automobile : création d'un fonds de soutien aux investissements

Un nouveau dispositif sera mis en place pour accélérer la diversification, la modernisation et la transformation écologique de la filière automobile sous la forme d'un fonds d'investissement pour l'automobile. Il permettra aux entreprises de gagner en compétitivité :

- Par des prestations de conseil aidant les dirigeants à identifier les adaptations nécessaires de leur outil productif vers l'usine 4.0 (automatisation des process, digitalisation...);
- Par des subventions directes pour accompagner les projets d'investissement.

Par ailleurs en complément du fonds, les constructeurs et équipementiers se mobiliseront, sous l'égide de la PFA, pour aider les PME et ETI de la filière à optimiser leurs performances industrielles. Les grands donneurs d'ordres mettront ainsi à disposition de leurs sous-traitants, en fonction de leurs besoins, des savoir-faire et des outils développés dans le cadre de leurs propres expériences en matière d'usine 4.0.

Ces accompagnements personnalisés pourront ensuite donner lieu à des investissements qui seront alors soutenus dans le cadre de ce fonds de soutien à la modernisation.

Ce dispositif permettra de soutenir, dès les prochains mois, les projets de transformation des entreprises comme par exemple la mise en place de lignes de production innovantes et robotisées dans plusieurs secteurs comme le décolletage, la forge et la fonderie, ou de soutenir des entreprises spécialisées dans le diesel ayant des projets de reconversion par l'innovation de leurs activités vers le développement de systèmes pour les véhicules électriques ou hydrogène. A titre d'exemple, le remplacement progressif de lignes de production de pièces fonderie aluminium moteur vers des pièces de structure carrosserie du véhicule fait partie des projets ciblé par le dispositif.

Montant du financement de l'Etat: 200 millions d'euros dès 2020.

3^{ème} volet - Le fonds d'investissement automobile : soutien à l'innovation et au développement industriel

Un programme stratégique d'investissements pour soutenir l'innovation et la R&D de l'industrie automobile française sera financé par l'Etat, notamment dans le cadre du 4^{ème} Programme d'investissements d'avenir (PIA) sur la période 2021-2025, en cohérence avec les axes prioritaires de la feuille de route technologique liés au véhicule du futur¹, validés par un comité d'orientation réunissant l'Etat et la filière.

Dès 2020, 150 M € seront mobilisés pour contribuer à l'effort de relance de la filière. Le comité d'orientation se tiendra dès la deuxième quinzaine du mois de juin pour sélectionner des projets qui pourront être financés par l'Etat, en contrepartie d'engagements et d'investissements des industriels. Les projets les plus avancés pourront démarrer avant fin août.

Ce dispositif de soutien permettra de soutenir d'ambitieux projets de développement et d'industrialisation portant sur plusieurs composants stratégiques de la chaîne de valeur des véhicules

¹ Matériaux innovants pour réduire les émissions des véhicules thermiques de façon significative et augmenter l'autonomie des véhicules électriques, voitures connectées et autonomes, véhicule électrique et les projets structurants de sa chaîne de valeur, en particulier moteurs, batteries et électronique de puissance ; véhicule H2.

du futur « made in France ». Par exemple, le développement et la production de moteurs électriques pour équiper les véhicules hybrides essence dans les « petits » segments (urbains, péri-urbains), la conception, la production et l'usage de systèmes à hydrogène, ou encore des composants d'électronique de puissance, qui sont aujourd'hui produits essentiellement en Asie (cartes électroniques, onduleurs, etc.). Ces projets, en complément du projet d'usines de batteries portées par PSA, Total et maintenant Renault, permettront de localiser en France une chaîne complète de production de véhicules décarbonés.

Montant du financement de l'Etat: 150 millions d'euros dès 2020.

Le soutien à l'usine pilote de fabrication de batteries électriques

La France et l'Allemagne soutiennent un ambitieux projet porté par SAFT (filiale du groupe Total et producteur de batteries pour différents secteurs industriels) et le constructeur automobile PSA. L'objectif de la *joint-venture* entre PSA et SAFT est de développer et produire des cellules lithium-ion, qui sont l'ingrédient clef des batteries rechargeables des voitures électriques. Le plan de développement industriel permettra la construction de trois sites : un centre de R&D et une ligne pilote pour la mise au point des équipements de production à Nersac en Nouvelle-Aquitaine ; une usine sur le site industriel de PSA à Douvrin (Hauts-de-France) ; une usine en Allemagne.

Ces projets bénéficieront d'un financement public français pouvant aller jusqu'à 850 millions € dont 690 millions € de l'Etat, en provenance du Programme d'Investissements d'Avenir et du Fonds de l'Innovation et de l'Industrie.

Le soutien aux salariés : protéger, accompagner et former

Le dispositif exceptionnel d'activité partielle proposé aux entreprises a permis de préserver le plus largement possible les emplois pendant la période d'arrêt d'activité. Ce dispositif reste essentiel pendant la période de reprise progressive de l'activité.

Au-delà, face aux fortes incertitudes qui pèsent sur le marché automobile pour 2020 et 2021, il est nécessaire de mettre en place de nouveaux dispositifs de préservation de l'emploi et des compétences, permettant d'ajuster la capacité de production à la baisse en fonction de la demande, en limitant les coûts économiques et sociaux, tout en préservant l'emploi et les compétences pendant cette période de baisse d'activité.

Dans ce contexte, des mesures ambitieuses pour préserver l'emploi et les compétences sont intégrées à ce plan de soutien pour la filière automobile.

Le déploiement d'un plan massif de développement des compétences

Pour financer les efforts de formation, les dispositifs existants seront assouplis et élargis. Ainsi, le FNE-Formation déjà renforcé par l'Etat sera mobilisé pour financer la formation des salariés des entreprises en activité partielle les plus exposées et sur des actions prioritaires (santé, robotisation digitalisation, transition écologique). Si l'enveloppe de 500 millions d'euros mobilisé par l'Etat pour la formation en activité partielle ne suffit pas, les fonds mutualisés des OPCO (OPCO2i et OPCO Mobilités) pourront être sollicités, dans des conditions à définir avec l'Etat. Les salariés qui le souhaitent pourront mobiliser leur Compte personnel de formation (CPF) pour se reconvertir ou évoluer à l'intérieur ou à l'extérieur de la filière.

Une ambition renforcée pour la formation en alternance (apprentissage et contrats de professionnalisation)

Compte tenu des perspectives d'une rentrée très difficile pour l'alternance, un plan d'urgence sera mis en œuvre, en lien étroit avec les branches et l'Etat, pour réduire significativement le coût d'un jeune en alternance et permettre à la filière de viser une stabilisation du niveau d'alternants. Grâce à ce plan de soutien, les grandes entreprises maintiendront leur niveau d'apprentis, et le secteur dans son ensemble montera à 5 % d'alternants d'ici 2021. Pour renforcer l'attractivité de l'alternance aussi bien pour l'entreprise que pour l'alternant, la Plateforme automobile (PFA) facilitera la mise en relation entreprises/alternants grâce à une fonctionnalité spécifique sur le site monfuturjobauto.fr. La PFA mettra aussi en place un outil de suivi tripartite (entreprise, apprenti, CFA) durant tout le parcours pour valider l'acquisition de compétences et prévenir tout risque de rupture.

Les engagements de la filière automobile

Ce plan de soutien s'inscrit dans le cadre d'un engagement collectif de l'ensemble des entreprises de la filière automobile, et en particulier des constructeurs automobiles et grands équipementiers têtes de filière, sur les points suivants :

L'amplification d'une stratégie résolument tournée vers la transition environnementale

Les constructeurs et équipementiers poursuivront leurs efforts d'investissement sans précédent, notamment en matière d'innovation, pour faire évoluer leurs gammes vers des véhicules plus propres en cohérence avec les objectifs fixés par la réglementation européenne en matière de réduction des émissions polluantes et de CO₂ pour lutter contre le réchauffement climatique et accélérer leurs trajectoires vers les motorisations électriques.

Ainsi, d'ici 2025, la production de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hybrides sera de l'ordre d'un million.

La signature d'une charte d'engagements sur les relations entre clients et fournisseurs au sein de la filière

Une nouvelle charte sera signée entre les acteurs de la filière pour renforcer les bases d'une relation équilibrée entre donneurs d'ordre et sous-traitants et réussir ensemble la profonde transformation de l'industrie automobile. L'accord portera notamment sur les points suivants :

- Mise en place de médiations indépendantes et de chartes de « bonne conduite » au sein des Directions d'achat des donneurs d'ordre ;
- Ne pas donner *a priori* d'objectifs de localisation de principe hors de France ou d'Europe et, à offre comparable, considérer de manière favorable les fournisseurs français ;
- Initier des travaux pour intégrer une contribution CO₂ (production, transport) dans l'offre des fournisseurs, pour en faire un critère d'appréciation au même titre que la qualité ou la compétitivité.

La localisation en France des activités stratégiques

Historiquement, les entreprises tête de filière (constructeurs et équipementiers) sont ancrés en France, avec le développement d'un important tissu de fournisseurs. Depuis plusieurs années, elles y ont engagé d'importants investissements, tant en matière de R&D que d'outils de production, pour développer leur gamme de véhicules électrifiés. L'objectif est de poursuivre cette stratégie de localisation en France des activités de recherche et de production à forte valeur ajoutée, dans un contexte de diversification de leur gamme de véhicules et d'une forte croissance des véhicules électrifiés dans la décennie à venir, et avec les transformations associées des emplois et compétences.

Ainsi, dans les trois prochaines années, plus d'un milliard d'euros seront investis en France par les grands équipementiers dans les technologies de la transition énergétique (batteries, chaînes de traction électriques, technologies hydrogène).

