

PLAN DE RELANCE

DÉCARBONER LE SECTEUR AUTOMOBILE ET ACCOMPAGNER SA MUTATION

AOÛT 2020



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

Le 26 mai 2020, le président de la République présentait le plan de soutien à la filière automobile. Au total, 8 milliards d'euros ont été mis sur la table, un montant inédit et historique pour aider le secteur à se redresser. Ce plan fait néanmoins l'impasse sur les contreparties écologiques et sociales. Si l'industrie automobile prend aujourd'hui le virage vers l'électrique, ce secteur ne dispose pas de réelle stratégie de décarbonation à moyen et long terme. Aucune garantie n'a été donnée sur l'emploi alors même que la tendance au déclin des effectifs, marquée avant la crise, pourrait s'accélérer. De plus, les solutions pour «relocaliser» de manière concrète manquent à l'appel... Bref ce plan de soutien ressemble fort à une mise sous perfusion, non seulement coûteuse, mais qui de surcroît ne réduit pas les risques de voir l'emploi décliner et la France s'éloigner de sa trajectoire climat.

Les échéances politiques à venir - Plan de relance, Loi de finance et Loi climat - seront donc cruciales pour fixer de nouvelles règles et orienter résolument le secteur automobile vers la décarbonation et permettre de retrouver des perspectives positive pour l'emploi.

Le plan de relance sera un moment de vérité pour la politique économique du gouvernement. Celui-ci a d'ores et déjà annoncé une baisse importante des impôts de production, dont le secteur automobile sera bénéficiaire. Objectif affiché : favoriser la relocalisation de l'industrie et l'emploi. Sans conditionnalité, cette baisse sera totalement inopérante sur l'emploi.

SOMMAIRE

Plan auto : rappel des principales annonces du 26 mai	4
Le soutien colossal à la filière automobile s'est fait sans contrepartie écologique et sociale.	5
▶ Le déstockage massif s'est opéré au mépris de l'air et du climat et illustre l'absence de cohérence des politiques publiques.	5
▶ Le temps est venu de définir les contreparties au soutien de l'État.	6
Les propositions de la FNH pour engager la transformation du secteur automobile à l'occasion du plan de relance	7
▶ Investir dans l'Alliance pour les batteries	7
1 Fixer des critères environnementaux pour la production des batteries.	7
2 Voir grand : la moitié des véhicules à batteries produits en France avec une batterie made in Europe d'ici 2025, 100 % en 2030	7
3 Privilégier les partenariats avec les acteurs économiques européens et français.	7
4 Soutenir l'émergence de la filière de rétrofit.	7
5 Exiger un respect strict du devoir de vigilance des entreprises parties prenantes	8
6 Mettre en place une fiscalité environnementale aussi pour les batteries	8
▶ Miser sur l'accessibilité et la performance du réseau de bornes de recharge	8
7 Intégrer l'aide à l'installation de borne de recharge dans le dispositif d'aide à la rénovation des logements.	8
8 Financer la maintenance / opérabilité des bornes de recharge publiques	8
▶ Relocaliser l'activité de production de véhicules à haute performance environnementale et sociale	8
9 Favoriser la localisation de la production de véhicules à haute performance environnementale : plus légers, petits, 2 et 3 roues, modulables.	9
10 Intégrer un critère poids dans le barème du malus à l'achat pour les véhicules neufs	9
11 Favoriser l'intégration locale et l'économie circulaire à travers les politiques d'achat	9
12 Impliquer les salariés dans les instances de décision des entreprises	9
13 Conditionner le soutien à la robotisation des usines à une plus forte responsabilité sociale	10
▶ Réinventer la gouvernance : mettre un place un suivi du plan de relance et un nouveau contrat de filière	10
14 Mettre en place un suivi du plan de relance dès septembre 2020.	10
15 Redéfinir un contrat de filière pour 2021-2025	10
ANNEXE : Tableau synthétique des indicateurs de suivi du plan de relance automobile	11

PLAN AUTO : RAPPEL DES PRINCIPALES ANNONCES DU 26 MAI¹

Mesure phare de ce plan de soutien à l'automobile : le **renforcement des aides à l'achat** de véhicules «propres». L'objectif est de relancer le marché et de déstocker, car 400 000 véhicules étaient en attente d'être vendu. Deux mécanismes ont donc été activés en juin et juillet : le **bonus écologique**, qui est passé à 7 000 euros pour un véhicule électrique (5 000 euros pour les entreprises et les collectivités), 2 000 euros pour les véhicules hybrides rechargeables et la **prime à la conversion** : d'un montant de 3 000 euros à l'achat d'une voiture thermique, hybride neuve ou d'occasion, 5 000 euros pour une voiture électrique.

A moyen terme, le plan de soutien vise à faire de la France «**la première nation productrice de véhicules propres en Europe**» d'ici 2025, avec un objectif de production de 1 million de véhicules «propres» d'ici 2025. Le Plan mise sur les produits à «haute valeur ajoutée» (en particulier batteries et véhicules type SUV) pour «relocaliser» l'industrie en France. L'Alliance pour les batteries pourra compter sur la participation de Renault, et les projets en cours bénéficient d'un soutien significatif (850 millions d'euros).

Le programme de déploiement des bornes de recharge pour encourager l'achat de véhicules électriques est accéléré : objectif **100 000 bornes** en accès public en France d'ici fin 2021.

Le levier de la commande est actionné : les commandes pour l'année 2020 sont anticipées jusqu'à début septembre avec un objectif de 50 % de véhicules électriques, hybrides ou hydrogène.

Le soutien aux entreprises de la filière est également fortement présent dans ce Plan :

- ▶ **200 millions d'euros de subventions** pour aider les équipementiers et sous-traitants dans leur modernisation et leur montée en gamme
- ▶ création d'un **fonds d'investissement de 600 millions d'euros** pour intervenir en fonds propres. L'État y participe à hauteur de 400 millions d'euros et les deux grands constructeurs français, Renault et PSA, à hauteur de 100 millions d'euros chacun.
- ▶ **150 millions d'euros seront mobilisés pour la R&D et le véhicule du futur.**

A cela s'ajoute un prêt garanti par l'État d'un montant de **5 milliards d'euros à Renault**.

Au total, ce sont **8 milliards d'euros** que l'État a mis sur la table pour relancer la filière.

¹ - Voir [dossier de presse du gouvernement «Plan de soutien à l'automobile pour une industrie verte et compétitive»](#).

LE SOUTIEN COLOSSAL À LA FILIÈRE AUTOMOBILE S'EST FAIT SANS CONTREPARTIE ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

Le déstockage massif s'est opéré au mépris de l'air et du climat et illustre l'incohérence des politiques publiques

La prime à la conversion pour les diesels et essence : la relance à tout prix

L'objectif principal du plan de soutien à la filière automobile était de relancer très rapidement le marché automobile au sortir de la crise. Lors de sa présentation - fin mai - la situation pour le secteur automobile était en effet critique : les ventes s'étaient effondrées de plus de 80% depuis mars et 400 000 voitures étaient en attente de vente dans les concessions automobiles.

Pour aider les constructeurs à déstocker, le Gouvernement a misé sur une augmentation du bonus, et sur le mécanisme de la prime à la conversion, avec des montants revus à la hausse et un élargissement du périmètre des véhicules éligibles, des véhicules plus récents pouvant être mis au rebut. Il a donc soutenu l'achat de voitures, neuves et d'occasion, électriques, hybrides mais également thermiques. Et les objectifs ont été très vite atteints. La moitié des 200 000 primes prévues a été écoulee en un mois seulement, et la totalité en 2 mois. Une nouvelle version de la prime à la conversion a été présentée, lundi 3 août, qui maintient l'aide aux diesels et essence récents, même si ce n'est que pour les ménages les plus modestes, et ce malgré les intentions affichées de la nouvelle ministre de l'environnement, Barbara Pompili, «Je souhaite qu'on arrête très vite de subventionner les véhicules diesel parce que ce ne sont pas des véhicules d'avenir», Europe 1, 27 juillet. L'Allemagne, qui a elle aussi mis en place une prime à la conversion pour soutenir sa filière automobile, n'a pas accordé d'éligibilité au diesel.

Le climat et la qualité de l'air sont les grands perdants de ce plan de sauvetage

Les récentes semaines ont démontré la nécessité de réduire les externalités négatives liées au trafic routier. Paris a ainsi été la capitale européenne où le retour de la pollution de l'air a été le plus brutal lors du déconfinement. La France est déjà le pays européen qui compte le plus de véhicules diesel en circulation, avec un nombre (21 millions) doublement supérieur à l'Allemagne, la Suisse ou la Finlande.

La France ne peut plus continuer à subventionner, envers et contre toute logique, les produits consommant des carburants fossiles. Non seulement elle se doit d'anticiper les échéances qu'elle s'est elle-même fixée, et notamment la fin de vente des véhicules essence et diesel en 2040. C'est la condition pour respecter ses engagements climatiques et atteindre la neutralité carbone du secteur des transports d'ici 2050. Mais en plus, certaines villes de France ont d'ores et déjà annoncé leur intention d'interdire la circulation des véhicules diesel : en 2024 pour Paris, 2025 pour Grenoble et Strasbourg.

L'État subventionne des véhicules qui ne pourront plus circuler dans quelques années. C'est une aberration à la fois écologique et sociale.

La filière doit assumer ses responsabilités alors que les alertes se multiplient

Le 10 juillet dernier, le Conseil d'État ordonnait au gouvernement de prendre des mesures pour réduire la pollution de l'air, sous astreinte de 10 millions d'euros par semestre. Cette astreinte, le montant le plus élevé jamais imposé pour contraindre l'État à exécuter une décision prise par le juge administratif, témoigne de la nécessité d'agir, plus rapidement et plus concrètement en faveur de la qualité de l'air.

La pollution atmosphérique reste la seconde cause de mortalité évitable en France, étant responsable de la mort d'environ 48 000 personnes chaque année.

La filière automobile, qui a un poids majeur dans l'économie nationale, ne peut pas être exemptée d'engagements concrets sur sa responsabilité à respecter la trajectoire climat nationale. C'est en partie ce que rappelle le Haut Conseil pour le climat, qui dans son rapport spécial publié le 21 avril 2020, recommande que «l'octroi de mesures budgétaires à des acteurs privés soit subordonné à l'adoption explicite de plans d'investissement et de perspectives compatibles avec la trajectoire bas-carbone et la programmation pluriannuelle de l'énergie». Le sauvetage de cette industrie ne saurait se faire au détriment du climat.

Le temps est venu de définir les contreparties au soutien de l'État

Les garanties pour l'emploi sont les grandes absentes du plan de soutien à la filière automobile

Tout comme le climat, l'emploi est le grand absent des mesures annoncées lors du Plan auto. Ce sujet mérite pourtant d'être mis au coeur des priorités : 1 emploi sur 5 a été supprimé au sein de la filière automobile lors de ces dix dernières années. Un emploi sur 2 a disparu en 20 ans.

Les perspectives d'avenir concernant les effectifs sont très incertaines, du fait de choix stratégiques regrettables de la part des constructeurs (délocalisations successives) ou de l'évolution attendue de la filière (fin des moteurs thermiques, automatisation des sites).

L'absence de contreparties, sociales et environnementales, ne sera pas tenable au regard des baisses d'impôts prévues

Une «baisse massive» des impôts de production : c'est ce qu'a annoncé le gouvernement français mi-juillet dans le cadre de l'annonce du plan de relance. A hauteur de 10 milliards par an, l'objectif affiché de cette baisse est d'encourager un mouvement de «relocalisation» : «Produire en France sera moins cher, permettant à la France de rester la nation la plus attractive pour les investissements» (Bruno Le Maire, France 2, 15 juillet 2020). Un tel objectif ne se décrète toutefois pas, surtout pour la filière automobile où la délocalisation des activités de production est une réalité criante : il s'est assemblé dans l'Hexagone près de 40% de voitures en moins en 2017 qu'en 2005.

Dès lors, il est indispensable que la transparence soit faite sur cette baisse d'impôts de production et qu'elle ne s'effectue pas sans contrepartie. Cela fait écho à une demande partagée au sein de l'opinion publique : 73% des Français sont favorables à la mise sous conditions écologiques et sociales des aides publiques versées aux entreprises.

LES PROPOSITIONS DE LA FNH POUR ENGAGER LA TRANSFORMATION DU SECTEUR AUTOMOBILE À L'OCCASION DU PLAN DE RELANCE

Le plan de relance annoncé, par son caractère exceptionnel et inédit, donne l'opportunité d'agir de manière audacieuse. A condition de s'en donner les moyens.

Si la France veut être la première nation productrice de véhicules «propres» d'ici 2025 (objectif du Plan automobile annoncé en mai), les constructeurs français doivent redoubler d'efforts, d'autant plus que l'Allemagne, qui devrait atteindre cet objectif d'ici 2022 au plus tard, conserve une longueur d'avance.

L'État peut s'appuyer sur plusieurs leviers pour accompagner efficacement la filière automobile dans sa transition vers l'électrique.

Investir dans l'Alliance pour les batteries

Alors que la France doit s'engager pleinement dans la voie de l'électromobilité, il est important de rappeler que l'ensemble des composants de la chaîne de traction électrique, dont les batteries à haute valeur ajoutée, peuvent être produits en France.

L'annonce de Renault de rejoindre l'Alliance européenne pour les batteries, dans des conditions qui restent à définir, est à saluer. Mais les investissements de la France devront répondre à certains critères pour optimiser le bénéfice environnemental des véhicules produits, et fournir à l'industrie un avantage compétitif :

1 FIXER DES CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX POUR LA PRODUCTION DES BATTERIES

Technologies avancées, composition en ressources minérales, éco-conception des batteries, haut niveau de recyclage : sur ces points, la France devra adopter une position ambitieuse dans le débat européen pour la négociation de la Directive Batterie dès l'automne 2020.

2 VOIR GRAND : LA MOITIÉ DES VÉHICULES À BATTERIES PRODUITS EN FRANCE AVEC UNE BATTERIE MADE IN EUROPE D'ICI 2025, 100 % EN 2030

L'État doit fixer des objectifs de production de batteries, cohérent avec l'objectif annoncé de production de véhicules électriques, à savoir 1 million par an d'ici 2025. L'objectif pourra être le suivant : la moitié des véhicules à batteries vendus sur le marché utilisent une batterie made in Europe d'ici 2025, 100 % en 2030.

La mise en place d'un cadre favorable à l'émergence de projets industriels, sera indispensable. Des projets comme celui de la gigafactory de la Start up Verkor soutenu par Schneider Electric ont vocation à se démultiplier pour répondre aux besoins, drainant avec eux de nouvelles opportunités d'emplois.

3 PRIVILÉGIER LES PARTENARIATS AVEC LES ACTEURS ÉCONOMIQUES EUROPÉENS ET FRANÇAIS

Il s'agit en réalité d'une question d'ambition. Le récent soutien financier considérable de l'Union européenne et la Banque européenne d'investissement - 350 millions de dollars - à l'usine de batteries lithium-ion de Northvolt en Suède en témoigne.

4 SOUTENIR L'ÉMERGENCE DE LA FILIÈRE DE RÉTROFIT

Le soutien au rétrofit pourra se faire via le PIA, pour des projets de micro usines, ancrés dans les territoires, afin de revoir à la hausse les ambitions de conversion du parc roulant. Cela peut se traduire par un soutien direct aux structures qui conçoivent les modèles industriels, mais également via un soutien (financier/ prime et formation) aux entrepreneurs qui opèrent le rétrofit, sur les territoires, afin de favoriser l'activité et l'emploi directement au niveau des territoires.

5 EXIGER UN RESPECT STRICT DU DEVOIR DE VIGILANCE DES ENTREPRISES PARTIES PRENANTES

Les entreprises multinationales ont le devoir d'identifier et de prévenir les atteintes aux droits humains et à l'environnement résultant non seulement de leurs propres activités, mais aussi de celles de leurs filiales et de leurs sous-traitants et fournisseurs. Avec l'essor de l'électrique et la production de batteries, consommatrices de ressources minérales, le secteur automobile est concerné au premier plan. Cette exigence doit donc se renforcer, et être portée par la France au niveau européen, afin de garantir la soutenabilité sociale et environnementale de l'Alliance pour les batteries.

6 METTRE EN PLACE UNE FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE AUSSI POUR LES BATTERIES

La prise en compte de l'origine de la batterie (UE/ hors UE) des véhicules subventionnés pour définir les montants des aides à l'achat devrait pouvoir être mise en place progressivement. Cela pourra se traduire par la définition d'une trajectoire -sur plusieurs années - d'évolution du bonus à l'achat décroissante pour les batteries hors UE.

Miser sur l'accessibilité et la performance du réseau de bornes de recharge

Le virage vers l'électrique ne peut pas se penser sans la mise en place d'un réseau de recharge performant. Pour atteindre l'objectif de 100 000 bornes de recharge fin 2021, les efforts doivent être renforcés autant sur le financement des recharges individuelles que sur les bornes publiques.

7 INTÉGRER L'AIDE À L'INSTALLATION DE BORNE DE RECHARGE DANS LE DISPOSITIF D'AIDE À LA RÉNOVATION DES LOGEMENTS

Pour la recharge à domicile, l'aide pourrait être subventionnée à 100 %, via les dispositifs d'aide à la rénovation énergétique. L'objectif, simplifier la démarche pour les personnes qui rénovent leur logement, et inciter à aller plus loin en choisissant de rouler en électrique.

8 FINANCER LA MAINTENANCE / OPÉRABILITÉ DES BORNES DE RECHARGE PUBLIQUES

Pour les bornes publiques, l'investissement initial pour installer la borne de recharge n'est pas suffisant. L'opérabilité des bornes représente un véritable défi pour les collectivités, comme en atteste le mauvais état du réseau actuel... C'est aussi un budget : la maintenance représente un coût de 1000 euros par borne et par an. Le bon état de fonctionnement du réseau est indispensable pour la conversion des automobilistes à l'électrique. Les solutions de financement peuvent être diverses :

- ▶ dotation additionnelle pour les collectivités ;
- ▶ certificats d'économies d'énergie (CEE) ;
- ▶ partenariats entre les collectivités et les constructeurs.

Relocaliser l'activité de production de véhicules à haute performance environnementale et sociale

Dans le cadre de la conversion à l'électrique, les salariés vont devoir être accompagnés et formés. C'est le moment de relocaliser la chaîne de valeur électrique, véhicules et équipements. De nouveaux métiers de la mobilité vont apparaître : dans l'électromobilité, dans la production de batteries et le recyclage, dans l'installation et la maintenance des infrastructures de recharge, dans les nouveaux services partagés, etc. Dans cette perspectives, certaines mesures sont indispensables.

9 FAVORISER LA LOCALISATION DE LA PRODUCTION DE VÉHICULES À HAUTE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE : PLUS LÉGERS, PETITS, 2 ET 3 ROUES, MODULABLES

Il est urgent de sortir de la logique de compétitivité-coût à court terme qui justifie à elle seule l'évolution des modèles de voitures, qui ensuite circulent sur les routes et occupent une part non négligeable de l'espace public, et ce sur une durée moyenne supérieure à 10 ans. La spécialisation de la production française dans des modèles type SUV n'est plus soutenable, notamment sur le plan environnemental.

Ce sont au contraire des modèles de petits véhicules, légers, bas carbone, adaptés aux besoins réels et accessibles pour une grande partie de la population, qui doivent être produits en France. Ces solutions sont trop peu explorées : alors que les pays émergents ont développé un marché massif sur les véhicules légers, l'Europe et La France s'enlisent déjà dans un marché bientôt dominé par des véhicules de plus en plus lourds et émetteurs de CO₂.

L'enjeu est donc double : il s'agit d'une part de stopper l'hémorragie pour maintenir la production des petits modèles électriques sur le territoire et, d'autre part, de mettre en place les conditions de la production de futurs petits modèles adaptés aux modes de vie et compatibles avec la trajectoire climatique de la filière.

10 INTÉGRER UN CRITÈRE POIDS DANS LE BARÈME DU MALUS À L'ACHAT POUR LES VÉHICULES NEUFS

L'idée d'une taxation au poids sur les véhicules s'est largement répandu depuis un an. L'actuelle ministre Barbara Pompili avait notamment porté cette mesure fin 2019 dans le cadre du projet de loi de finances 2020, amendement finalement rejeté. Dans ses propositions, la Convention citoyenne pour le climat appelle à renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants en introduisant le critère poids.

Les émissions de CO₂ d'une voiture sont fortement corrélées à son poids. Plus un véhicule pèse lourd, plus il émet de CO₂ et consomme d'énergie. Un tel bonus-malus appliqué aux voitures en fonction de leur poids existe déjà en Norvège. Il s'agit du pays modèle en termes de faibles émissions de CO₂ des voitures neuves. C'est donc une mesure efficace pour dissuader les ménages d'acheter des voitures toujours plus grosses et plus lourdes.

11 FAVORISER L'INTÉGRATION LOCALE ET L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE À TRAVERS LES POLITIQUES D'ACHAT

Plusieurs mesures permettraient, par les avantages qu'elles présentent, de rendre plus compétitive l'industrie française sur la production de petits véhicules.

En premier lieu, si l'État s'engage à baisser les impôts de production, il doit également poser les bases d'un changement des modalités de production. Cela pourra se traduire par une évolution des politiques d'achat. Celles-ci doivent se départir d'une logique stricte de réduction des coûts, y compris en permettant de favoriser les fournisseurs régionaux, en fixant des critères environnementaux et de proximité.

12 IMPLIQUER LES SALARIÉS DANS LES INSTANCES DE DÉCISION DES ENTREPRISES

Les salariés doivent pouvoir intervenir dans la définition des orientations stratégiques, afin de débattre, non de la délocalisation, mais de la relocalisation d'emplois, dans le cadre d'une réinvention du modèle productif. La France accuse un retard criant de ce point de vue par rapport à d'autres pays, notamment les Pays-Bas, le Danemark, la Suède et l'Allemagne. Concrètement, il s'agirait de réhausser la proportion des salariés présents dans les conseils d'administration des grands groupes. Cette mesure, soutenue par la FNH pour l'ensemble des grandes entreprises en France, se justifie d'autant plus dans les secteurs clés pour la transition écologique.

13 CONDITIONNER LE SOUTIEN À LA ROBOTISATION DES USINES À UNE PLUS FORTE RESPONSABILITÉ SOCIALE

La filière automobile est également amenée à se transformer du fait des avancées technologiques. La modernisation des usines, comparativement à d'autres pays (Allemagne, Turquie, Espagne...), est en retard. Elle est soutenue via le plan de relance annoncé en mai. Mais si elle est indispensable, pour renforcer la compétitivité, elle ne doit pas se faire au détriment de l'activité sur les territoires, et s'accompagner d'une responsabilité sociale d'autant plus forte de la part des acteurs économiques. Il y a une condition à cela qui est que la production des équipements liés à l'industrie 4.0 doit être privilégiée sur le territoire national et européen.

Réinventer la gouvernance : mettre en place un suivi du plan de relance et un nouveau contrat de filière

L'absence de cap politique donné au secteur automobile est ce qui a rendu possible, au plus fort de la crise du coronavirus, les provocations hasardeuses de certains constructeurs automobiles, notamment des demandes de report des échéances climatiques ou d'assouplissement des normes environnementales françaises et européennes.

14 METTRE EN PLACE UN SUIVI DU PLAN DE RELANCE DÈS SEPTEMBRE 2020

C'est justement en partie parce que ce plan présente des objectifs chiffrés qu'un suivi est indispensable. Lors de son discours de politique générale le 15 juillet dernier, le Premier ministre Jean Castex affichait une intention claire en termes de suivi, précisant qu'un point sur la mise en oeuvre du plan de relance, «ses impacts et ses résultats» sera présenté tous les deux mois par le Gouvernement. Cette logique devra prévaloir pour le Plan automobile et devra se traduire par une gouvernance ouverte, multiple et ambitieuse. Au sein de celle-ci, associations, acteurs du secteur automobile, syndicats et consommateurs doivent pouvoir accéder aux informations et questionner les indicateurs de manière précise, pour pouvoir faire des recommandations.

Cela répond d'ailleurs aux attentes des citoyens : les 150 membres de la Convention citoyenne pour le climat ont proposé d'évaluer les projets de loi et les politiques publiques au regard des enjeux climatiques.

15 REDÉFINIR UN CONTRAT DE FILIÈRE POUR 2021-2025

On peut imaginer que cette gouvernance prenne à court terme la forme d'une commission paritaire et qu'elle se traduise d'ici 2021 par la redéfinition d'un nouveau contrat de filière pour le secteur automobile, adapté aux enjeux auxquels le secteur est confronté. Il apparaît aujourd'hui que le contrat de filière négocié en 2018 n'est plus valable, tant sur le volet environnemental que social. Il est primordial que ce nouveau contrat de filière trouve un débouché législatif et contraignant, afin de ne pas rester une simple lettre d'intention.

ANNEXE : TABLEAU SYNTHÉTIQUE DES INDICATEURS DE SUIVI DU PLAN DE RELANCE AUTOMOBILE

ACTIONS	OBJECTIFS DU PLAN AUTO-MOBILE	INDICATEURS
Relance du marché automobile		
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Prime à la conversion et bonus renforcés. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Déstockage. ▶ Hausse du carnet de commande. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Niveau des stocks des concessionnaires en France. ▶ Carnets de commandes des constructeurs présents en France.
Réduire l'impact environnemental (pollution et CO2) du parc automobile		
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Véhicules publics plus propres. ▶ Soutien aux investissements en bornes de recharge. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Croissance des ventes de véhicules électrifiés, dont rétrofit. ▶ 50 % des achats en véhicules électrifiés dont 100 % en segment B2. ▶ 100 000 points de recharge publique en 2021. ▶ Maintien de l'aide de 50 % de la mise en place d'une infrastructure de recharge en résidentiel collectif. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bonus et PAC : typologie véhicules (poids, montants, âge), bénéficiaires, localisation. ▶ Immatriculations de véhicules électriques, hybrides rechargeables, hybrides, thermiques. ▶ Nombre de rétrofit réalisés. ▶ Évolution de l'émission moyenne du parc auto en CO2 et polluants. ▶ Achats de véhicules publics et % de véhicules électrifiés. ▶ Nombre de bornes de recharges publiques installées. ▶ Nombre d'aides accordées et localisation.
Convertir la filière à l'électrique		
1) Soutien à l'usine pilote de batteries de Nersac.	1) Jusqu'à 850 millions d'euros.	1) Suivi de l'avancement du projet et modalités d'implication de Renault au projet.
2) Appui à la R&D et innovation (batterie, hydrogène, recyclage).	2) 150 millions dès 2020 d'euros.	2) Critères environnementaux des projets de développement, activités de production et localisations associées (entreprises et emplois).
3) Production de véhicules électrifiés.	3) 1 million en 2025 d'euros.	3) Volumes de production de véhicules globaux dont véhicules électrifiés : <ul style="list-style-type: none"> ▶ impact environnemental des véhicules (ACV) produits, ▶ performance environnementale des batteries produites et ACV, ▶ origine des batteries.

ACTIONS

OBJECTIFS DU PLAN AUTO-MOBILE

INDICATEURS

4) Localisation en France des activités stratégiques en R&D et en production.

4) Présentation par chaque DO de l'organisation de sa chaîne de valeur électrifiée. Commission de suivi paritaire ? Évolution des capacités de production globales / taux d'intégration.

Soutenir le tissu industriel et les sous-traitants

- | | | |
|--|-----------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none">▶ Conseils pour initier les adaptations nécessaires.▶ Subventions directes pour soutenir les investissements. | 200 millions d'euros. | Suivi des soutiens en investissements accordés, du maintien des activités et des emplois associés. |
| <ul style="list-style-type: none">▶ Investissements en fonds propres (soutien à des projets de croissance, diversification, innovation consolidation, futurs leaders). | 600 millions d'euros. | <ul style="list-style-type: none">▶ Examiner les demandes faites et accordées, avec ou sans soutien des constructeurs (entreprise, montant, projet, emplois) dans le cadre d'une commission de suivi au niveau du CSF par exemple.▶ Qui en sont les bénéficiaires ? |

Maintenir l'emploi et renforcer la formation

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">▶ Financer la formation des salariés des entreprises en activité partielle les plus exposées, sur des actions prioritaires (santé, robotisation digitalisation, transition écologique).▶ Soutien à l'embauche d'alternants. | <ul style="list-style-type: none">▶ 500 millions d'euros global + fonds mutualisés OPCO si besoin + CPF.▶ baisse du coût d'embauche. | <ul style="list-style-type: none">▶ Budget de formation dépensé par les salariés du secteur et les orientations de ces formations.▶ Nombre d'alternants embauchés chaque mois. |
|--|---|---|

Amélioration des relations donneurs d'ordres/sous-traitants

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">▶ Médiations indépendantes et chartes de « bonne conduite ».▶ Ne pas donner à 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. | <ul style="list-style-type: none">▶ Commission de suivi au sein du CSF ?▶ Discussions multipartites-prenantes. |
|---|---|

ACTIONS**OBJECTIFS DU PLAN AUTO-MOBILE****INDICATEURS****Indicateurs SNBC pour la trajectoire filière automobile**

ORIENTATION 1 : donner au secteur des signaux prix incitatifs.

Évolution de la TICPE : montants et exonérations.

Évolution de la TICPE : montants et exonérations.

ORIENTATION 2 : fixer des objectifs clairs et cohérents avec les objectifs visés pour la transition énergétique des parcs.

ORIENTATION 3 : accompagner l'évolution des flottes pour tous les modes de transport.

- ▶ Développement du réseau de recharge.
- ▶ Faciliter la recharge verdissement des flottes.

- ▶ Nombre de points de charge ouverts au public.
- ▶ Nombre de véhicules électriques par borne de recharge accessible au public.

ORIENTATION 4 : soutenir les collectivités locales et les entreprises dans la mise en place d'initiatives innovantes.

ZFE

- ▶ Nombre de zones à faibles émissions et de zones zéro émission mises en place (population et surfaces concernées).

ORIENTATION 5 : encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité.

Soutien aux modes actifs et TC.

- ▶ Taux d'occupation moyen des véhicules particuliers et taux de remplissage des poids lourds.
- ▶ Part des déplacements domicile-travail en distinguant les parts en modes doux (vélo et marche), en autopartage, en transports collectifs, en véhicules particuliers.

ORIENTATION 6 : maîtriser la hausse de la demande de transport

Télétravail, tiers lieux et covoiturage
Bilan carbone des nouvelles infra le scénario de référence vise en 2050 une croissance du trafic de voyageurs tous modes confondus limitée à 26 % (en voyageurs-km) soit 4 points de moins que le scénario tendanciel

- ▶ Niveau de mobilité des voyageurs, en km et en km/habitant
- ▶ Nombre de jours télé-travaillés par semaine et nombre de travailleurs en télé-travail

Indicateurs de résultat

- ▶ Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en France (scope 1)
- ▶ Consommation d'énergie finale du secteur transports, et décomposition par vecteurs énergétiques

Indicateur de contexte associé

Budget transport des ménages



Créée en 1990, la FNH est reconnue d'utilité publique, apolitique et non confessionnelle. Face au péril écologique et climatique, la FNH est convaincue qu'il faut engager une métamorphose de nos sociétés vers des modèles basés sur la préservation du patrimoine naturel, l'accès équitable aux ressources, la solidarité et le bien-être de tous les êtres humains.

Elle s'est donné pour mission d'engager la transition nécessaire pour y parvenir, en faisant émerger des solutions pérennes et en incitant au changement des comportements individuels et collectifs.

Justice sociale, nouveaux modèles économiques responsables et démocratie sont au cœur de toutes ses actions.

CONTACT

Marie Chéron, *responsable Mobilité* - m.cheron@fnh.org

