

Avenant au contrat stratégique de la filière automobile 2018-2022

I. Introduction

Le contrat stratégique de la filière automobile (CSF Auto) signé en mai 2018 fixe la feuille de route de la filière à 5 ans, de 2018 à 2022. La réalisation des engagements pris et objectifs fixés dans ce cadre fait l'objet d'un suivi régulier. Le contrat de filière reste pleinement d'actualité, et le bilan intermédiaire témoigne d'un bon niveau d'exécution par la filière à 2 ans de son échéance. Il y a néanmoins plusieurs points de vigilance sur la cohérence d'ensemble des engagements pris par chacune des parties au contrat pour réussir la transition engagée.

Les événements nouveaux intervenus depuis son élaboration - notamment la **crise sanitaire** liée au coronavirus et le **plan de soutien automobile** – méritent d'être pris en compte pour les deux dernières années du contrat. Loin de remettre en cause les profondes mutations auxquelles la filière doit faire face (d'ordre environnemental, digital et sociétal), la crise sanitaire les accélère, alors que les entreprises ont été fragilisées par la chute historiquement forte du marché automobile en France, en Europe et dans le monde en 2020.

Si la filière s'est résolument engagée dans la transition énergétique et digitale, avec des résultats d'ores et déjà très visibles sur 2020, **force est de constater qu'elle continue de souffrir en France d'un important déficit de compétitivité** dans la concurrence européenne et mondiale, qu'il convient traiter au plus vite pour assurer la pérennité de notre industrie automobile. **La filière a par ailleurs besoin de visibilité et de stabilité du cadre réglementaire et fiscal pour inscrire ses choix dans la durée.**

Les mutations à l'œuvre au sein de la filière automobile sont de nature systémique. Elles impactent en ce sens toutes les chaînes de valeur, en emportant de larges conséquences, y compris au niveau des services de l'automobile dont il s'agit de préserver la valeur ajoutée mais aussi le volume des emplois et l'évolution des compétences sur le sol national.

Le présent avenant vise ainsi à **renforcer les mesures du CSF Auto sur les points le nécessitant** pour atteindre les objectifs fixés, et à **intégrer quelques actions nouvelles** à réaliser à court terme pour répondre au contexte présent. En parallèle les constructeurs poursuivront les travaux avec l'Etat afin **d'expertiser les trajectoires de verdissement de la filière aux horizons 2025 et 2030**, notamment au regard du Green Deal européen.

II. Objectifs poursuivis par le projet d'avenant au CSF Auto 2018-2022

Au regard du contexte lié à la crise sanitaire et à l'accélération de la transition écologique, le présent avenant vise à compléter le CSF pour répondre aux cinq objectifs suivants.

- **objectif de neutralité carbone en 2050** : si la dynamique de vente des véhicules zéro émission est bien enclenchée, la dynamique concernant les infrastructures de recharge doit fortement et urgemment s'accélérer. Il apparaît par ailleurs pertinent de compléter les actions du CSF Auto sur quatre points : fixer une trajectoire pour la transition énergétique des véhicules industriels et préciser les mesures de soutien pour y parvenir ; définir une trajectoire de baisse de l'empreinte carbone des process industriels de fabrication en y intégrant l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ; partager une méthodologie d'analyse de cycle de vie sur laquelle basée le principe de neutralité technologique à ce stade insuffisamment

pris en compte dans les réglementations ; préciser la feuille de route technologique pour la filière hydrogène.

- **objectif de compétitivité et de localisation d'investissements en France** : les aides prévues dans le cadre du plan de soutien automobile, du plan de relance et des IPCEI (*Important project of common european interest*) doivent être mobilisées pour accompagner les investissements de R&D, d'industrialisation et de modernisation nécessaires à l'adaptation de la filière aux besoins de l'automobile du XXI^{ème} siècle (industrie et services).

- **objectif de sécurisation et de valorisation des parcours professionnels** : le double impact de la transformation structurelle et de la crise sanitaire sur les entreprises de la filière et leurs salariés nécessite de renforcer les mesures prévues pour accompagner la reconversion de personnels, la montée en compétence, la formation et l'accueil des jeunes, ainsi que le développement de la place des femmes dans la filière. Ceci est d'autant plus nécessaire que les ambitions européennes affichées dans le cadre du Green deal, mais également de la future norme Euro 7, vont conduire à une très forte accélération de ces transformations et impacter à court terme de très nombreuses entreprises de la filière.

- **objectif de renforcement des relations donneurs d'ordre-fournisseurs** au sein de la filière, dans la volonté d'une approche plus partenariale visant à stimuler l'innovation collaborative et à accroître collectivement la compétitivité de l'offre tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Dans cette perspective, la filière s'est dotée d'un Code de performance et de bonnes pratiques et d'un Comité de suivi auquel est associé le Médiateur des entreprises. Engagement est pris au sein de la filière de privilégier la résolution amiable des litiges éventuels en utilisant des dispositifs de médiation existants. La filière s'engage également à mesurer en s'appuyant sur des sondages la qualité des relations entre donneurs d'ordre et fournisseur afin notamment d'apprécier l'impact du plan de soutien sur ces relations au sein de la filière.

- **objectif d'accompagnement de la conversion et la montée en gamme des services de l'automobile** : une task-force rassemblant les différentes parties prenantes sera constituée pour continuer à mobiliser les différents volets du plan de relance afin d'accompagner la transition des services de l'automobile. La diffusion de l'innovation technique et la digitalisation des services, l'anticipation des impacts liés à la transition écologique ainsi que la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences feront notamment partie de ces travaux.

III. Actualisation des chiffres clés de la filière automobile

An niveau du marché automobile français, **les immatriculations ont poursuivi leur progression entre 2017 et 2019 (+4,9%)** permettant d'atteindre plus de 2,2 millions de VP vendus en France en 2019 (et presque 2,7 millions de VP+VUL), soit + 23,6% par rapport au point bas de 2013. **L'année 2020 marque une forte rupture, en baissant de 25,5% en un an**, pour atteindre 1,65 millions de VP vendus (2,05 millions de VP+VUL), ce qui nous ramène au niveau du début des années 70. **L'année 2020 a également été marquée par une forte hausse des ventes de voitures électriques neuves** : 107 300 VP ont été immatriculées en 2020, soit une part de marché de 6,6% (contre 1,9% en 2019). Le marché des VI a chuté en 2020 de façon comparable (-24,5% en 2020), alors que celui des VUL a un peu mieux résisté (-16,1%).

Après une dizaine d'années de baisse (de 3,3 à 1,7 millions de véhicules particuliers produits entre 2003 et 2012), **la production automobile en France a progressé de 30% de 2013 à 2019** (de 1,7 à 2,2 millions), **et la valeur ajoutée de 50% sur la même période**, témoignant

des efforts de productivité réalisés. **Les exportations de l'industrie automobile représentent plus de 50 milliards d'euros**, et **les dépenses de R&D se sont élevées à plus de 7 milliards d'euros en 2019, en progression de plus de 25% par rapport à 2015**, plaçant l'automobile comme première branche industrielle pour les dépenses de R&D.

La production automobile en France a néanmoins brutalement chuté de près de 40% entre 2019 et 2020, sous le double effet de la crise sanitaire et de la fin de production en France de plusieurs modèles de véhicules de segment B, liée à un handicap de compétitivité. Par ailleurs, les effectifs des entreprises industrielles de la filière ont chuté d'au moins 13.000 emplois depuis le début de la crise sanitaire, il y a un peu plus d'un an.

La branche des services à l'automobile, fédérée autour d'une convention collective nationale, se compose de **150.000 entreprises**, ETI, PME et TPE. Elle participe directement à la mutation de la filière dans toutes ses dimensions, ses entreprises étant les points de contacts et les leviers de transformation concrète entre l'offre industrielle et la demande des différents clients. Elle intervient également dans la traduction opérationnelle de nombreuses politiques publiques, telles que le renouvellement du parc, le verdissement des flottes, la mobilité partagée, mais aussi aux niveaux du contrôle technique, de l'éducation et la sécurité routière, de la distribution énergétique, ou de l'aménagement du territoire et de l'économie circulaire.

L'emploi dans les Services Automobiles a progressé de 2017 à 2019, passant de 407 760 emplois à 420 570. En réalisant un focus sur le cœur de la branche, à savoir le Commerce et la réparation automobile, l'emploi n'a cessé d'augmenter depuis 2014. Passant de 315 500 emplois en 2014 à 340 650 en 2019, le secteur a pourvu plus de 25 000 emplois supplémentaires non délocalisables. L'année 2020 connaît toutefois un certain tassement avec 339 620 emplois, ce qui au regard de la crise sanitaire et économique relève de la gageure.

IV. Nouvelles actions proposées selon les 4 axes du CSF Auto

1. Être acteur de la transition énergétique et écologique

Il est proposé de compléter les actions en cours par les points suivants :

Accélérer le déploiement des infrastructures de borne de recharge :

Cette action constitue une priorité de cet avenant au contrat de filière, avec l'objectif d'accélérer le déploiement de bornes pour réussir la transition énergétique. Le gouvernement français a prévu plusieurs mesures nouvelles et des enveloppes financières complémentaires dans le cadre du plan de relance pour accélérer le déploiement des bornes de recharge, en distinguant les segments suivants :

- **les bornes accessibles au public** réparties dans les territoires, avec l'objectif d'atteindre 100.000 points de recharge dès 2022
- **les bornes de recharge rapides sur les grands axes** routiers et autoroutiers pour permettre des trajets longue distance
- **les bornes à domicile et au travail**, avec notamment la problématique du résidentiel collectif et des copropriétés.
- **les bornes déployées par l'ensemble des entreprises des services de l'automobile**, qui ont un rôle de prescripteur majeur et favorisent l'attractivité de l'électromobilité sur l'ensemble du territoire.

Sur le premier point, la France dispose début 2021 d'environ 33 000 points de recharge ouverts au public, à comparer à un parc roulant de 465.000 véhicules électriques et hybrides rechargeables (la recommandation européenne est d'un point de recharge pour 10 véhicules électrifiés). En 2020, les immatriculations de véhicules électriques et hybrides rechargeables ont augmenté de manière plus rapide que les déploiements de bornes (+15% de bornes de recharge contre + 70% pour le parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables). L'objectif à atteindre est de 100.000 points de recharge fin 2021, ce qui nécessite une accélération considérable du rythme de déploiement (triplement en 2 ans). Il s'agit d'un enjeu critique pour ne pas casser la dynamique engagée en faveur de l'électromobilité. Un nouveau programme CEE ADVENIR2 de 100 M€ a été lancé mi 2020 pour y parvenir et les aides aux bornes de recharge ouvertes au public ont été augmentées fortement (de 1000-2000€ par point de charge à 2000-9000€ par point de charge, soit 60% d'aide). De nombreux acteurs (grande distribution, collectivités, énergéticiens) se sont engagés à des déploiements importants (plus de 30 000 bornes d'ici 2022). Il est nécessaire de suivre avec attention la mise en œuvre de ces engagements et d'inciter de nouveaux acteurs à s'engager.

Les constructeurs s'engagent à se mobiliser, notamment en tant que prescripteurs, pour le déploiement des bornes, leur bon fonctionnement et leur interopérabilité (notamment dans le cadre des structures comme l'AVERE, GIREVE, AFIREV). En complément, la filière s'engage à compléter les points de charge qu'elle gère en tant qu'aménageur, notamment sur les sites industriels ainsi que dans les réseaux commerciaux de concessionnaires, pour ses clients et salariés.

L'Etat s'engage à renforcer le pilotage opérationnel et à rendre les arbitrages nécessaires pour accélérer le déploiement effectif des bornes. L'Etat s'engage également, **avec les Régions, à mobiliser tous les acteurs dans les territoires** pouvant utilement contribuer au déploiement des bornes. **Dans le cadre du projet de loi** portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, une proposition est portée pour rendre obligatoire pour les parcs de stationnement en délégation de service public, en régie publique ou via un marché public l'équipement d'au moins un point de recharge par tranche de 20 places.

Sur le second point, les pouvoirs publics ont débloqué une enveloppe de 100 M€ et publié deux décrets pour préciser le cadre des aides à l'installation de bornes rapides sur les principaux axes routiers et autoroutiers et l'obligation d'équipement des aires concédées avant le 1^{er} janvier 2023. L'Etat et la filière s'engagent, avec les acteurs de la route, à **établir une planification précise du déploiement des bornes rapides pour les deux années à venir sur les grands axes**, pour donner de la visibilité aux utilisateurs, et à **faciliter le raccordement des bornes au réseau** par une prise en charge des coûts à hauteur de 75%. Deux mesures de renforcement de cette prise en charge sont proposées, l'une portant augmentation de la taille des stations pouvant en bénéficier (de 1 à 5 MW), l'autre prolongeant le délai d'application de la mesure de fin 2021 à fin 2025 dans le cadre du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Sur le troisième point, le sujet des copropriétés reste préoccupant au regard du délai nécessaire pour obtenir l'installation d'une borne sur une place de parking dès lors que le pré-équipement en alimentation électrique n'est pas en place (études de solutions et devis, décision assemblée générale, raccordement au réseau, travaux...). L'Avère-France, ENEDIS, la Banque des territoires et une série d'acteurs privés se mobilisent pour répondre à une demande en forte croissance, mais il reste un important travail à faire pour **tendre vers une généralisation rapide des infrastructures collectives dans les copropriétés** pour permettre à chaque propriétaire ou locataire de faire installer rapidement et à un coût accessible une borne sur sa place de parking. **Des propositions ont été faites dans le cadre**

du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, notamment pour permettre les décisions à la majorité simple pour l'installation d'infrastructures collectives dans le cas où le coût est nul pour la copropriété. En complément, des financements Advenir sont prévus pour les copropriétés, après un bilan du dispositif « 3000 copropriétés », les modalités d'intervention ainsi que les barèmes de financement pourront être revus pour être encore plus incitatif.

Les constructeurs s'engagent à accompagner leurs clients, particuliers, flottes professionnels et collectivités dans leur solution de recharge, par exemple dans les cas de résidentiel collectif ou dans des propositions de recharge intelligente pour des flottes.

Des mesures seront également prises d'ici l'été, sur la base d'un diagnostic précis des freins actuels, pour **favoriser le déploiement de bornes de recharge dans les lieux professionnels**, pour que les employeurs puissent proposer à leurs salariés des solutions de recharge sur leur lieu de travail.

Sur le quatrième point, les entreprises des services de l'automobile, qui assurent un maillage équilibré sur l'ensemble du territoire, représentent un levier majeur d'accélération du déploiement des bornes de recharge. Ces TPE, PME et ETI (loueurs de véhicules, parcs de stationnement, stations-service, auto-écoles, concessionnaires, agents, garagistes, contrôleurs technique, ...) portent une capacité de déploiement estimée à environ 60.000 bornes de recharge. Un déploiement rapide des infrastructures dans ces entreprises leur permet d'accélérer leur transformation et leur modernisation, ainsi que de proposer une nouvelle offre de services sur des lieux fréquentés par les automobilistes et de permettre de répondre à la demande des usagers.

A titre d'exemples, les loueurs représentent des prescripteurs en matière d'électromobilité, et constituent à eux seuls près de 10% du marché automobile, avec des renouvellements fréquents et des durées de détention moyennes entre 6 et 12 mois, permettant ensuite d'alimenter le marché du véhicule d'occasion. **Les parcs de stationnement, qui doivent déployer 32.000 bornes d'ici à 2025** pour répondre à l'obligation de la loi d'Orientation des Mobilités, sont confrontés à d'importantes contraintes administratives et de délais (règles de sécurité dans les parkings souterrains notamment). Les stations-service, dont le modèle d'activité doit se diversifier et évoluer vers des stations multi-énergie, représentent également un gisement potentiel de déploiement (11.000 stations-services, dont 6.000 stations traditionnelles indépendantes). Enfin, les écoles de conduite permettent de promouvoir l'attractivité des véhicules électriques auprès des jeunes.

Au regard de l'enjeu majeur de transformation pour ces entreprises, et de la capacité de déploiement sur l'ensemble du territoire, l'Etat et le secteur des services de l'automobile s'engagent à une planification du déploiement des bornes de recharge dans les entreprises de services.

Ces sujets ont été largement expertisés et la priorité est désormais à l'exécution sur le terrain des décisions prises pour atteindre les objectifs fixés. **Une task-force opérationnelle réunissant tous les mois les ministères concernés et les acteurs de la filière** a été mise en place pour suivre le niveau d'exécution des objectifs fixés et faire des propositions de mesures d'accélération du déploiement. **Un état mensuel des bornes accessibles au public** sur l'ensemble du territoire sera fourni et rendu disponible pour assurer ce suivi.

S'engager sur une trajectoire de transition énergétique des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels

Au même titre que les véhicules particuliers, il convient de **réussir le décollage des véhicules utilitaires légers** (< ou = 3,5 t) **et industriels** (> 3,5 t) **zéro émission**, pour anticiper les objectifs de baisse des émissions de CO2 prévus par la réglementation européenne et l'entrée en vigueur des Zones à Faible Emission (ZFE) qui concerneront prochainement toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants.

Alors que l'offre de VUL et VI électriques a émergé ces dernières années, les ventes sont restées faibles, au regard notamment de leur coût important, des niveaux insuffisants d'autonomie, et d'un manque d'infrastructures de recharge adaptées. **Les filières VUL et VI s'engagent à poursuivre la diversification de leur offre de véhicules zéro émission et d'autres véhicules à énergie alternative** (hybrides, hybrides rechargeables, gaz et biogaz, biocarburants et carburants de synthèse) pour contribuer à la transition énergétique et à la baisse des émissions de CO2 du transport routier, et, notamment des activités de livraison et de service dans les centres urbains et zones péri-urbaines.

Par ailleurs, les filières VUL et VI s'engagent, au travers des constructeurs, de la CSIAM, de la FFC et de la PFA, à mener au cours de l'année 2021 des études spécifiques visant à **définir la ou les trajectoires de mix énergétique des VUL et du VI en Europe à l'horizon 2040**, à l'image de ce qui a été fait et régulièrement actualisé pour les véhicules particuliers.

Sans attendre ces études pour l'horizon 2030 et au-delà, la filière (VUL et VI), l'État et les collectivités s'engagent à unir leurs efforts pour accélérer dans les deux années à venir le décollage des véhicules électriques, à l'image de ce qui a été mis en place pour les VP :

- **concernant les VUL électriques**, dont les ventes se sont limitées à moins de 9.000 exemplaires en 2020 en France soit 0,4% de part de marché (et 0,2% en Europe), **l'objectif est de tripler la part de marché dans les deux ans à venir** (avec l'objectif d'accélérer encore à partir de 2023), en poursuivant le développement de l'offre côté constructeurs, et en ajustant le barème de bonus propre aux VUL (berlines, fourgonnettes et fourgons) pour réduire l'écart de coût d'acquisition et d'usage (TCO) qui apparaît aujourd'hui trop important pour développer les ventes sur ce créneau. Une attention particulière sera également apportée à l'installation de bornes de recharge adaptée à ces véhicules en accompagnement des ventes, avec un soutien renforcé de l'État. Enfin, l'État et les collectivités s'engagent à activer le levier de la commande publique pour contribuer à l'atteinte de l'objectif.

- **concernant les VI électriques**, les constructeurs de la filière VI s'engagent à mobiliser les moyens nécessaires en termes d'offres pour réussir le décollage des VI à zéro émission (à batterie et/ou à pile à combustible), sous réserve d'un accompagnement par l'État sur les infrastructures de recharge et sur le soutien à l'achat, permettant de combler l'écart de prix en TCO entre VI électrique et VI thermique équivalent. Les objectifs seront discutés plus précisément entre l'État, les constructeurs de véhicules, les transporteurs et les énergéticiens dans le cadre de la task-force mise en place par le comité ministériel pour le développement et l'innovation dans les transports (CMDIT).

Définir une trajectoire vers la neutralité carbone pour les entreprises de la filière

Les entreprises de la filière s'engagent dans une trajectoire de baisse de leurs émissions directes et indirectes de GES en vue d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 au plus tard, selon les standards internationaux.

La filière s'engage, dans ce cadre, à deux actions collectives :

- **évaluer d'ici fin 2021, avec le soutien de l'ADEME et du CITEPA, les émissions directes de GES des entreprises de la filière automobile basées en France**, et fixer une trajectoire de baisse de ces émissions à l'horizon 2030, dans la perspective de neutralité carbone en 2050.

- **établir une méthodologie commune d'évaluation des émissions directes et indirectes de GES (scopes 1, 2 et 3)** permettant notamment aux donneurs d'ordre de tenir compte de l'empreinte CO2 globale de leurs approvisionnements dans le choix de leurs fournisseurs, dans une logique d'achats responsables.

Respecter le principe de neutralité technologique dans la réglementation

La capacité de notre industrie à s'adapter à la trajectoire de baisse des émissions de CO₂ du parc des véhicules fixée par la réglementation européenne (et sa déclinaison dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone) passe par le strict respect du principe de neutralité technologique dans la réglementation, visant à faire évoluer le mix énergétique en fonction des performances des différentes technologies disponibles au regard des multiples usages des véhicules et des attentes des clients, en particulier en matière de prix.

Toutes les technologies disponibles contribuent à l'atteinte de l'objectif (progrès des moteurs thermiques, gains liés aux hybridations, développement de l'électromobilité à batteries et à hydrogène, utilisation accrue des biocarburants et biogaz, potentiel des carburants synthétiques...) et il est indispensable de préserver cette diversité de solutions pour atteindre les objectifs fixés, avec les avantages et limites de chacune de ses solutions.

Pour traduire ce principe en choix rationnels pour la préservation de l'environnement, **la filière s'engage à compléter d'ici fin 2022**, en lien avec des organismes de référence comme l'ADEME, **les travaux engagés sur les analyses de cycle de vie** pour donner une base objective aux trajectoires de mix technologiques et énergétiques à se fixer d'ici à 2050 pour atteindre la neutralité carbone dans une recherche de minimisation des impacts globaux sur l'environnement, et permettant de mettre en avant les atouts dont bénéficie la France.

Préciser la feuille de route technologique pour la filière hydrogène pour la mobilité

Le gouvernement a décidé d'un plan ambitieux pour la filière hydrogène, et en a confié le pilotage à un conseil national de l'hydrogène. Les entreprises de la filière automobile et mobilité y sont représentées et s'engagent à **contribuer activement à l'élaboration de la feuille de route technologique** permettant de faire un bilan des technologies existantes, définir les étapes clés à franchir pour atteindre les objectifs fixés et identifier les acteurs en capacité d'apporter les solutions technologiques et les moyens d'industrialisation associés, afin d'aider les pouvoirs publics à focaliser les soutiens sur les thématiques et projets prioritaires.

2. Créer l'écosystème du véhicule connecté et autonome, et contribuer aux nouveaux services de mobilité

Les actions prévues selon l'axe 2 du contrat sont en cours et restent pleinement d'actualité, dans le cadre de la stratégie nationale des véhicules automatisés récemment actualisée,

même si les expérimentations prévues ont été ralenties avec la crise sanitaire. Elles sont complétées par les deux actions suivantes :

Tester les cas d'usage de la connectivité (5G notamment) pour la filière automobile et les mobilités

La filière, avec les constructeurs automobiles, les équipementiers, les opérateurs de service de transport public et privé ainsi que des acteurs des nouvelles mobilités, **s'engage à tester des cas d'usage de services**, en particulier sur l'automatisation des véhicules, leur supervision, l'intervention à distance et à définir la meilleure répartition économique embarqué/débarqué. Elle mobilisera en ce sens des acteurs clés comme VEDECOM, l'UTAC-CERAM et Transpolis pour contribuer à l'élaboration des méthodes de validation de la sécurité des véhicules et systèmes, valider les véhicules équipés, les homologuer, et valider des cas d'usage et les modèles économiques. La réalisation de telles expérimentations nécessite un soutien de l'Etat à examiner dans le cadre du PIA 4.

Préparer des opérations pilotes de service de mobilité autonome à plus grande échelle

Les principaux cas d'usage pour la filière automobile et mobilités concernent le déploiement des systèmes d'assistance à la conduite, la préparation du niveau 3 d'autonomie, et l'expérimentation de services de mobilité autonome, électrique et partagée dans le cadre du programme SAM. Ces expérimentations devront être suivies, pour certaines d'entre elles, par **des opérations pilotes à partir de 2022-2023 favorisant le passage à l'échelle** (flotte d'une cinquantaine de véhicules). Leur objectif est de faciliter l'émergence de solutions commerciales, en développant des axes d'amélioration majeurs tels que la circulation sans opérateur de sécurité à bord, la circulation sur voie dédiées et route ouverte, l'augmentation de la vitesse commerciale. Ces expérimentations s'inscriront dans le cadre réglementaire national qui devrait être adopté au cours de l'année 2021. Il convient de les préparer d'ores et déjà (cas d'usage, technologies, territoires) et d'identifier les possibilités de financement (besoin de 200 M€ entre 2022 et 2025) dans le cadre du PIA 4, par exemple à travers une stratégie d'accélération « Digitalisation et décarbonation des mobilités ».

Par ailleurs, en tronc commun des axes 1 et 2 sur les innovations technologiques, il est rajouté l'action suivante :

Innovation : pérenniser le CORAM pour mobiliser la filière automobile et mobilités et soutenir les efforts de R&D de la filière dans la durée

Le Comité d'Orientation pour la Recherche Automobile et Mobilité (CORAM) a été instauré en 2020 dans le cadre du plan de soutien automobile, afin de soutenir les efforts de R&D de la filière, qui se positionne au premier rang des branches industrielles en matière d'innovation technologique. Il permet d'identifier de façon coordonnée les besoins de financement de l'innovation exprimés par la filière avant leur instruction par les instances du programme d'investissements d'avenir (PIA), en particulier dans le cadre du volet de soutien structurel à l'innovation du PIA. Il pourra aussi permettre d'orienter les projets sélectionnés et qui répondent aux priorités identifiées par le Gouvernement dans les stratégies d'accélération de l'innovation dirigées (hydrogène, digitalisation et décarbonation des mobilités, électronique, intelligence artificielle, recyclage et réutilisation des matériaux...) vers les appels à projets et dispositifs de soutien initiés dans le cadre de ces stratégies d'accélération.

La filière s'engage à mobiliser les entreprises des secteurs de l'automobile et des mobilités pour proposer des projets innovants dans le cadre des appels à projets du PIA 4 consacrés à la mobilité routière, autour des grands axes définis dans la feuille de route technologique de

la filière. L'Etat s'engage à inscrire les financements dans la durée, au moins jusqu'à 2022 et l'échéance du contrat de filière. L'intensité de soutien à la R&D pour la filière automobile sera maintenue sur l'ensemble des dispositifs du PIA, sous réserve du caractère innovant et de la qualité scientifique des dossiers déposés. En contrepartie, la filière s'engage à préserver dans toute la mesure du possible le potentiel de R&D en France et l'emploi. La filière et l'Etat s'engagent à proposer en 2021 une structuration et une planification des actions en vue de la préparation du CORAM 2022.

3. Anticiper l'évolution des besoins en compétences et emplois

Les actions prévues selon l'axe 3 du contrat sont en cours et restent pleinement d'actualité. Elles sont complétées par les trois actions suivantes :

Actualiser l'étude prospective sur l'emploi et les compétences de la filière, et réviser en conséquence la feuille de route RH de la filière

La crise sanitaire de la covid-19 a accéléré les transformations structurelles en cours et fragilisé les entreprises, amplifiant le besoin d'accompagnement des salariés. **L'étude prospective réalisée en 2018 par l'Observatoire de la métallurgie** relatives aux effets des transformations en cours et à venir sur l'emploi et les besoins de compétences a été actualisée début 2021 et va être largement diffusée pour aider les acteurs de la filière à anticiper les évolutions.

Par ailleurs, compte tenu des recommandations des études menées par la PFA à la demande de la DGE sur la fonderie (Roland Berger) et l'électronique de puissance (Olivier Wyman), des **études complémentaires et spécifiques aux enjeux de capital humain** de ces deux secteurs seront menées.

Sur cette base, il conviendra de **réviser la feuille de route RH** datant de début 2019 en y intégrant les nouveaux dispositifs mis en place en matière d'inclusion sociale (reconversion des personnels, FNE-formation, APLD, apprentissage) et en s'appuyant sur un premier bilan de l'EDEC Automobile. Il est prévu de réviser cette feuille de route d'ici fin septembre 2021.

La branche des Services de l'Automobile poursuit la démarche engagée depuis 2019 dans le cadre d'une **étude Prospective à horizon 2030**, et visant à mesurer les impacts sur les métiers, les compétences et les besoins en formation de jeunes à insérer ou d'actifs à reconvertir, en intégrant les problématiques des nouvelles énergies (électrification du parc, développement des mobilités douces...), et de la numérisation des relations et des données.

Activer le dispositif de transition collective

Les sites industriels fragilisés et/ou en profonde transformation pourraient utilement **activer le dispositif de transition collective** visant à permettre aux salariés menacés dans leur emploi de bénéficier d'un parcours d'adaptation des compétences vers les métiers porteurs dans le territoire. La filière s'engage à identifier au cours de l'année 2021 les entreprises potentiellement concernées et de les accompagner dans les démarches à suivre, ainsi qu'à soutenir les actions conduites dans le cadre des plateformes d'appui territorial aux transitions professionnelles.

Renforcer l'accompagnement aux entreprises de service à l'automobile

La branche des Services de l'Automobile s'est outillée depuis 2019 en termes de solutions à apporter pour faire face aux besoins en compétences, en qualifications, et répondre aux

objectifs d'insertion et de développement des carrières, avec **les programmes « Compétences Emploi 2020-2022 », Compétences Numériques Services Auto, les accompagnements GPEC et la mise en œuvre du dispositif Pro-A** (dispositif de promotion ou de reconversion - accord de branche du 22 octobre 2019 étendu le 30 juillet 2020)

Par ailleurs depuis la rentrée 2021, et au regard de l'actualité et des besoins à court moyen et long terme, la branche a engagé une nouvelle réflexion globale en termes d'enrichissement de sa politique de formation, d'évolution des compétences et d'accompagnement des carrières.

Déployer 8 campus des métiers et qualifications Automobile (au lieu de 5 initialement)

Au-delà des 4 CMQ Auto labellisés en 2020 dont 2 d'excellence (Automobile et Mobilités du Futur en Bourgogne-Franche-Comté ; Mobilité et transport intelligent en Occitanie, qui mobilise l'ensemble des acteurs, en particulier l'ARIA Occitanie ; Auto-Mobilités en Pays-de-la Loire (Le Mans) ; Auto'Mobilités en Auvergne-Rhône-Alpes (Givors) avec un axe fort sur le véhicule industriel), il s'agit de doter les régions emblématiques de l'industrie automobile de cet outil utile à l'attractivité de la filière mais aussi aux coopérations entre le milieu académique et le milieu industriel.

Ainsi d'ici 2022, l'objectif est de labelliser :

- **le Hall 32 à Clermont-Ferrand** en forte synergie avec le projet '**la manufacture des talents**' porté par Michelin sur le site de Cateroux
- **un campus emblématique en Ile-de-France** sur le site de Flins, repositionné sur les nouvelles compétences et s'ouvrant à d'autres filières
- **un campus en Normandie**, en complémentarité avec l'IdF (Vallée de la Seine)
- **un campus inter-filières en Haut-de-France** intégrant le projet d'usine-école 4.0 porté par l'Aria HdF.

Par ailleurs, depuis septembre 2018, la branche des Services de l'Automobile a ouvert son 1^{er} Campus dédié à ses métiers et à la mobilité. **Ce Campus réunit 3 CFA et 2 organismes de formation continue spécialisés dans les différents domaines couverts par la Branche.**

Elargir le vivier de talents féminins pour aider les entreprises de la filière à gagner en matière de parité

Pour relever ses nombreux défis, la filière automobile ne peut se priver de 50% des talents et doit renforcer toutes les actions menées en faveur d'une meilleure inclusion et représentation des femmes à tous niveaux et domaines de compétences. Il s'agit, en particulier, d'ici 2022 :

- valoriser l'index égalité professionnelle et, en partenariat avec le réseau Wave, organiser les trophées de la mixité de la filière Automobile
- promouvoir les pratiques innovantes et contribuer à la diffusion et à la mise à jour du guide élaboré avec le Conseil de la Mixité de l'égalité professionnelle dans l'industrie
- renforcer l'attractivité de la filière auprès des femmes et des jeunes femmes par des actions ciblées en s'appuyant notamment sur www.monfuturjobauto.fr
- initier tous les partenariats utiles entre les réseaux féminins internes dans les entreprises mais aussi transversaux (Elles bougent, Industri'elles, Jamais sans elles)

4. Renforcer la compétitivité de la filière automobile et faire émerger une production locale des composants essentiels aux véhicules du futur

Le rapport remis au gouvernement début 2020 par Hervé Guyot sur « les conditions pour maintenir et relocaliser la production automobile en France » et les travaux menés depuis par plusieurs fédérations (en particulier la FIEV) mettent en évidence **le handicap de compétitivité du site France** par rapport à ses voisins européens. Différents facteurs contribuent à ce décalage : les charges sociales, les impôts de production et la modernité des équipements.

Des premiers pas ont été faits par l'ensemble des acteurs concernés pour réduire cet écart de compétitivité : baisse des impôts de production, accords de compétitivité dans les entreprises, mesures spécifiques de soutien à l'offre dans le cadre du plan auto et du plan de relance (fonds R&D, fonds de modernisation, FAA, IPCEI batterie, électronique de puissance, hydrogène...).

Mais ces efforts ne sont pas suffisants pour régler la question de la compétitivité coût. Pour rendre possible la localisation en France d'une part significative des investissements massifs à réaliser dans les années à venir en Europe pour la transition écologique, il conviendra d'aller plus loin. Cela pourrait se faire par **des soutiens financiers et dispositions fiscales ciblés mais durables sur des zones dites 'Green deal'** destinées à accueillir des clusters d'entreprises à haute valeur ajoutée (R&D et production) permettant de répondre aux besoins de l'automobile du futur.

Au-delà de la compétitivité coût, **la complexité et l'instabilité réglementaires sont également un problème** pour l'attractivité de la France pour le développement de nouvelles activités de production industrielle.

Dans ce contexte, les actions de l'axe 4 sont complétées par les points suivants :

Faire émerger les investissements clés à localiser en France pour adapter notre offre

La forte montée en puissance de l'électromobilité nécessite des investissements massifs, notamment dans le domaine des batteries, de l'électronique de puissance, ou de l'hydrogène pour la mobilité. Il en est de même pour le développement de véhicules de plus en plus connectés et automatisés et de services de mobilité, et l'enjeu de l'économie circulaire.

Ces investissements sont d'autant plus nécessaires que la crise sanitaire a mis en lumière la dépendance de la France et de l'Europe en fournitures de composants clés venant d'Asie, notamment les composants électroniques. Les filières automobiles et électroniques s'engagent à travailler avec l'État pour identifier les segments critiques sur lesquels investir pour gagner en souveraineté sur des composants qui seront de plus en plus importants dans le véhicule du futur.

La France a de solides atouts pour localiser sur son territoire une part significative des investissements à réaliser, afin de répondre aux besoins du marché européen, fort de du savoir-faire technologique de ses entreprises et salariés, et d'une électricité fortement décarbonée. Mais sous réserve de créer les conditions permettant d'attirer ces investissements, clés de l'avenir de notre industrie automobile.

Les entreprises de la filière ont d'ores et déjà lancé, depuis la signature du CSF Auto en 2018, plusieurs projets d'investissement localisés en France dans le cadre de cette transformation. **Vous trouverez en annexe les principaux projets d'ores et déjà décidés et annoncés sur lesquels les entreprises de la filière se sont engagées.**

En complément, **la filière s'engage à identifier d'ici l'automne 2021 les grands projets d'investissements structurants à réaliser pour répondre aux besoins identifiés à l'horizon 2030**, à en définir les caractéristiques et à en évaluer la valeur ajoutée pour les territoires concernés. L'Etat et les Régions s'engagent à examiner avec la filière les soutiens spécifiques qui pourraient être apportés pour créer les conditions d'une offre compétitive dans la durée permettant d'attirer les investissements nécessaires à leur réalisation.

Coordonner les soutiens de l'Etat et des Régions en faveur des entreprises de la filière

La filière s'engage à **mettre en place avec Régions de France un groupe de travail** permettant de coordonner les actions mises en œuvre par l'Etat, les Régions et la filière pour soutenir les entreprises de la filière automobile dans les territoires, et les aider à réaliser les investissements nécessaires pour adapter leur offre, gagner en compétitivité, et accompagner les salariés dans leur montée en compétence. Les pôles de compétitivité et ARIA ainsi que les délégations territoriales des services de l'automobile seront directement associés à ces échanges. Un suivi particulier sera réalisé pour la digitalisation des processus industriels et de service, en s'appuyant sur le fonds de modernisation automobile et sur les aides accordées par les régions.

Mobiliser le Plan de Relance pour soutenir les entreprises de services de la filière automobile et mobilités

Les TPE de service de l'aval de la filière ont des besoins réels pour réussir la transition écologique et digitale dans le domaine et s'adapter à l'évolution des besoins. L'Etat et la filière conviennent de déterminer des **actions collectives pour les PME et TPE de la filière en matière de transition écologique et digitale**, actions qui pourront s'inscrire dans le cadre des mesures prévues par le Plan de Relance.

Assurer le suivi du nouveau code de performance et de bonnes pratiques de la filière

La filière s'engage à poursuivre les travaux engagés dans le cadre de la charte d'engagement de mai 2020 sur les relations clients fournisseurs et à **assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du nouveau code de performance et de bonnes pratiques** signé le 6 novembre 2020, en lien avec la médiation des entreprises.

Parallèlement, les acteurs de la filière s'engagent à **contribuer activement aux travaux engagés par le médiateur des entreprises** dans le cadre d'une mission confiée par les ministres de l'économie et des finances et de l'industrie pour étudier les pistes de progrès supplémentaires qui pourraient être mises en œuvre pour renforcer les mécanismes de médiation et la logique de partenariats entre clients et fournisseurs, afin d'accélérer l'innovation et conforter la compétitivité de la filière.

Renforcer la coopération européenne dans le cadre du green deal

L'ampleur des changements induits par le green deal européen justifie plus que jamais une coopération étroite entre pays européens, notamment ceux ayant une industrie automobile très développée. La volonté de renforcer la souveraineté européenne sur les technologies clés pour la mobilité du futur nécessite des coopérations industrielles à l'échelle européenne, notamment dans le cadre des IPCEI, à l'image de ce qui se construit dans le domaine des batteries, de l'électronique de puissance ou encore de l'hydrogène pour la mobilité.

Pour renforcer les coopérations avec nos homologues en Europe (Allemagne, Italie, Espagne notamment), la filière mobilisera le dispositif proposé par le gouvernement et Business France dans le cadre du plan de relance et visant à financer l'affectation d'un volontaire international (sur le modèle des VIE) à la filière automobile.