

# Contrat stratégique de la filière automobile

*(véhicules légers  
et véhicules lourds)*

**2024-2027**

**Mai 2024**

# Sommaire

<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>Présentation de la filière automobile</b> .....	<b>4</b>
Contexte 4	
La filière automobile .....	4
Les enjeux de la filière et sa vision stratégique.....	5
<b>Projets structurants</b> .....	<b>8</b>
<b>Axe 1 – Gagner en compétitivité et stimuler l’innovation pour créer de la valeur en France</b> .....	<b>9</b>
1.1 Créer les conditions d’une plus grande attractivité de nos territoires pour les investissements d’avenir .....	9
1.2 Accentuer la dynamique d’optimisation des moyens de production .....	10
1.3 Stimuler l’innovation pour reconquérir notre souveraineté technologique .....	10
<b>Axe 2 –Renforcer l’attractivité de la filière, développer les compétences et qualifications, et anticiper les reconversions de salariés dans les territoires</b> .....	<b>12</b>
2.1 Anticiper les restructurations à venir au niveau des territoires les plus concernés .....	12
2.2 Développer l’attractivité de l’ensemble des métiers de l’automobile.....	13
2.3 Assurer les formations nécessaires aux nouveaux besoins en compétences.....	14
<b>Axe 3 – Assurer notre souveraineté, jouer collectif et renforcer la résilience de la filière</b> .....	<b>15</b>
3.1 Sécuriser les approvisionnements stratégiques et renforcer la résilience de la filière .....	15
3.2 Renforcer la dynamique collective.....	15
<b>Axe 4 – Accélérer la transition énergétique et écologique</b> .....	<b>17</b>
4.1 Développer et promouvoir l’offre de véhicules électriques en prenant en compte l’exigence de sobriété .....	17
4.2 Soutenir l’achat et l’utilisation de véhicules propres.....	18
4.3 Développer les infrastructures de recharge/ d’avitaillement et l’interaction véhicule-réseau.....	18
4.4 Contribuer à la sobriété énergétique et hydrique ainsi qu’à la décarbonation .....	20
<b>Axe 5 – Favoriser l’économie circulaire</b> .....	<b>21</b>
5.1 Développer l’écoconception des véhicules et composants .....	21
5.2 Développer le recours aux pièces de réemploi et au <i>remanufacturing</i> .....	21
5.3 Accroître le recyclage des métaux (acier et aluminium notamment).....	22
5.4 Développer et soutenir l’incorporation de matières plastiques, de composites, de caoutchouc et de textiles recyclés dans les véhicules neufs et leurs composants.....	22
5.5 Mettre en place une filière de recyclage des batteries et améliorer la recyclabilité des batteries.....	22
5.6 Mettre en place une filière de recyclage des composants électroniques .....	23
5.7 Mettre en place une filière de recyclage et d’économie circulaire sur les véhicules industriels.....	23
<b>Axe 6 – Gérer et renouveler de façon soutenable le parc automobile et le développement des nouvelles mobilités</b> .....	<b>24</b>
6.1 Accélérer le renouvellement du parc.....	24
6.2 Réduire les émissions du parc de véhicules en circulation .....	24
6.3 Développer les différentes formes de mobilité partagée et d’intermodalité.....	25
6.4 Accompagner le développement de la connectivité des véhicules pour en maximiser les bénéfices .....	25
<b>Signatures</b> .....	<b>27</b>
<b>Annexe 1 – Bilan des actions du CSF 2018-2022</b> .....	<b>28</b>
<b>Annexe 2 – Livrables du CSF 2024-2027</b> .....	<b>33</b>
<b>Axe 1 – Gagner en compétitivité et stimuler l’innovation pour créer de la valeur en France</b> .....	<b>33</b>
<b>Axe 2 – Renforcer l’attractivité de la filière et anticiper les besoins en reconversion de salariés dans les territoires</b> .....	<b>35</b>
<b>Axe 3 – Assurer notre souveraineté, jouer collectif et renforcer la résilience de la filière</b> .....	<b>37</b>
<b>Axe 4 – Accélérer la transition énergétique et écologique</b> .....	<b>38</b>
<b>Axe 5 – Favoriser l’économie circulaire</b> .....	<b>40</b>
<b>Axe 6 – Gérer et renouveler de façon soutenable le parc automobile et le développement des nouvelles mobilités</b> .....	<b>43</b>

# Introduction

La filière automobile française se trouve aujourd'hui à un tournant stratégique et déterminant pour son avenir : rester une filière industrielle phare, symbolique, innovante et compétitive dans le contexte des défis de la transition écologique impliquant la décarbonation de sa production et de ses services, de la fin annoncée en 2035 de la vente des véhicules thermiques et face à une concurrence internationale accrue. Ce contrat stratégique de filière, qui court sur 2024-2027, se trouve donc à cette période charnière et présente des orientations, des engagements et des actions ambitieuses pour y parvenir.

Cette nécessaire évolution est source de défis d'une ampleur jamais rencontrée pour la filière et peut être une source d'opportunité pour une filière automobile française centenaire et pleine d'atouts. En visant le cap de 2 millions de véhicules électrifiés produits en France par an en 2030, la filière automobile française et les pouvoirs publics se donnent une orientation et une feuille de route claire pour les prochaines années et décennies à venir. Le développement d'une offre de mobilité abordable et compétitive, le développement de l'économie circulaire et de la décarbonation du parc, l'élaboration de nouvelles offres de mobilité connectée et décarbonée ou encore la structuration d'une filière de batteries électriques contribueront à l'activité économique et à la création d'emplois. Les pouvoirs publics ont soutenu et continueront à soutenir activement la filière française pour qu'elle puisse développer une offre électrique compétitive face à une concurrence internationale accrue.

Toutefois, cette transition ne sera réussie qu'en structurant un écosystème collaboratif et en accompagnant les acteurs les plus fragiles. Les pouvoirs publics œuvreront tout particulièrement pour renforcer la confiance et les dynamiques partenariales entre les acteurs de la filière. Une attention particulière sera également portée aux acteurs de l'amont et de l'aval les plus exposés au moteur thermique, pour qu'ils puissent se reconvertir sur les motorisations de demain et se diversifier.

Produire en France les véhicules électriques de demain, c'est relocaliser l'industrie automobile ; c'est décarboner le transport automobile eu égard au mix énergétique français ; c'est créer des emplois pérennes et porteurs de sens pour les salariés ; c'est contribuer à notre souveraineté.

# Présentation de la filière automobile

## Contexte

Le contrat stratégique 2018-2022 a permis de faire prendre à l'ensemble des acteurs de la filière automobile, rassemblant à la fois l'industrie et les services de l'automobile et de la mobilité, le virage vers l'électrique comme première réponse aux enjeux du changement climatique. L'objectif central de ce contrat était de multiplier par cinq les ventes de véhicules électriques : il a été non seulement atteint mais dépassé, malgré les difficultés qui ont frappé la filière pendant cette période. L'annexe 1 fait le bilan des dix objectifs clés qui avaient été fixés dans le cadre de ce CSF.

Depuis 2018, la transition énergétique et digitale de la filière n'a cessé de s'accélérer, et les crises successives (COVID, semi-conducteurs, Ukraine et tensions géopolitiques) ont montré l'impérieuse nécessité de mieux maîtriser les chaînes de valeur et notre approvisionnement en énergie.

Concomitamment la concurrence économique au plan mondial s'est renforcée (Asie, IRA aux Etats-Unis) et l'inflation a restreint l'accès de beaucoup de ménages à l'achat de véhicules neufs.

Ce nouveau contexte appelle **une transformation sans précédent pour améliorer la compétitivité de la France et conquérir de la souveraineté dans les nouvelles chaînes de valeur** du véhicule électrique, connecté et automatisé.

Le présent contrat vise à **partager l'ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2050** telle que définie dans la feuille de route de décarbonation de la filière (Véhicules particuliers/ VP, Véhicules utilitaires légers/ VUL, Véhicules industriels/ VI y compris autobus et autocars), et à **réaffirmer le rôle de cette filière de près d'un million de salariés** (industrie et services) **et ce qu'elle apporte en France**, tant sur les plans industriel et technologique qu'en matières sociale, sociétale et environnementale, afin de répondre aux besoins de nouvelles mobilités, plus propres et mieux intégrées dans les territoires. Il identifie un certain nombre de **projets structurants et des livrables concrets** sur lesquels des engagements réciproques sont pris par les acteurs de la filière, l'Etat et les régions pour atteindre les objectifs fixés.

**Le présent contrat est le résultat d'un travail collaboratif** associant les entreprises, les fédérations professionnelles (PFA, CCFA, FIEV, FIM, FFC, GPA, Polyvia, Elanova, CSIAM pour l'amont ; Mobilians et ses différents métiers pour l'aval), les pôles de compétitivité et ARIA du secteur automobile et mobilités (ARIA Hauts-de-France, CARA, ID4Mobility, i-Trans, NextMove, Pôle Véhicule du Futur, Totem), les organisations syndicales (CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT et FO) et les organismes de branche, pour l'amont (UIMM, OPCO2i) et pour l'aval (ANFA, OPCO Mobilités, IRP auto, organismes de formation), les CMQ et CMQe de la filière ainsi que les nombreux partenaires de l'automobile dans un écosystème élargi aux acteurs de l'énergie, des infrastructures, du numérique, de l'électronique, des télécoms, du transport.... Il a fait l'objet d'échanges avec l'association des Régions de France et, plus spécifiquement, avec les régions les plus concernées par le secteur automobile, les pouvoirs publics au niveau national, ainsi que les associations et ONG les plus actives dans le secteur du transport et des mobilités.

## La filière automobile

**Le volet amont** de la filière automobile rassemble les constructeurs de véhicules légers (VP et VUL), les équipementiers et fournisseurs de rang 1, ainsi que de nombreux sous-traitants appartenant à des secteurs très divers (p.ex. mécanique, plasturgie, caoutchouc, électronique). Elle comprend également les constructeurs de véhicules industriels (camions, bus et autocars), ainsi que les carrossiers. Ce volet amont de la filière comprend plus de **4 000 sites industriels** et emploie plus de **350 000 salariés en France (hors intérimaires)**. Il a représenté une production de 1,5 million VP/VUL (2023), une **valeur d'exportation de près de 50 milliards d'euros** (2022), et une part de 16% du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière

française (2022). C'est la filière qui dépose **le plus de brevets en France**, avec systématiquement plusieurs entreprises automobiles dans le top 10 des déposants, et elle investit plus de 6 milliards d'euros par an en R&D.

**Le volet aval** de la filière comprend les entreprises de services qui représentent un écosystème de grands groupes, d'ETI, de PME, TPE et start-ups particulièrement dense. Ce secteur se structure autour de cinq principaux pôles métiers : 1/ le commerce, les services et la distribution (véhicules et carburants), 2/ le contrôle, la maintenance, la carrosserie et la réparation, 3/ les acteurs de la mobilité partagée, les startups de la mobilité et le stationnement, 4/ l'éducation et la sécurité routière et 5/ l'économie circulaire et le recyclage. Il représente **170 000 entreprises** et plus de **560 000 actifs, salariés et indépendants**.

La filière automobile comprend également de **nombreux acteurs de la R&D**, notamment les pôles de compétitivité, les instituts de recherche technologique (IRT), les instituts pour la transition écologiques (ITE), comme Védécom pour la mobilité, et les **grands organismes de la recherche publique**, comme l'IFPEN, le CEA, le CNRS et les universités. Mobilians et la filière des services ont par ailleurs développé un accélérateur de référence sur le plan européen dans le cadre de Station F, le « Moove Lab », dans le but d'encourager la diffusion de l'innovation dans son écosystème.

Enfin, le marché français (nombre d'immatriculations de véhicules neufs) en 2023 était de 2,154 millions de VP/VUL (dont 1,775 millions de VP), de 49 000 VI et de 5 700 bus/cars. Le parc automobile est composé d'environ 38 millions de véhicules légers, d'un âge moyen qui ne cesse d'augmenter (p.ex. 10,5 ans pour les VP en 2022 vs. 9,7 ans en 2015 ; *source DGEC*).

## Les enjeux de la filière et sa vision stratégique

Le cadre européen, avec le « *Green Deal* » et le paquet « *Fit for 55* », impose une réduction de 100% des émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement pour tous les véhicules légers neufs (VP + VUL) commercialisés à partir de 2035, ce qui n'est pas compatible avec un maintien de la motorisation thermique et qui nécessite une **électrification accélérée du marché des véhicules neufs** en France et en Europe. Cette accélération concerne tous types de véhicules, des véhicules particuliers aux véhicules lourds (camions, bus et cars), en passant par les véhicules utilitaires légers.

La filière automobile européenne, qui fondait sa force et son avantage compétitif dans le monde sur son avance technologique dans les motorisations thermiques, doit complètement se réinventer et **investir massivement** sur l'ensemble de cette nouvelle chaîne de valeur pour répondre à l'obligation de véhicules zéro émission de CO<sub>2</sub> à l'échappement en 2035 en Europe et à la montée en puissance de nouveaux entrants sur cette technologie. Le défi est immense puisque d'un côté, l'Asie, et notamment la Chine, a déjà massivement investi depuis plus de 15 ans dans ces technologies et se présente en position de force pour pénétrer résolument le marché européen. De l'autre côté, les Etats-Unis ont mis en place l'IRA (*Inflation Reduction Act*) pour soutenir massivement les investissements dans toutes les étapes des nouvelles chaînes de valeur.

Parallèlement à cette transformation énergétique et écologique, la filière, amont et aval, est confrontée à des **évolutions très rapides en termes de digitalisation des produits** (p.ex. *software-defined vehicle* et services de mobilité connectés), **des process** (p.ex. usine 4.0) **et des usages** (p.ex. services de mobilité), autant de mutations qui impactent tant l'amont que l'aval de la filière.

Dans cette compétition exacerbée, l'Europe, et en particulier la France, ont des atouts pour relever ces défis et **créer de la valeur ajoutée et de l'emploi dans nos territoires**. L'industrie et les services de l'automobile engagent en ce sens des efforts sans précédent et les conditions du succès sont connues :

- **Gagner en compétitivité et renforcer l'attractivité de la France** pour avoir la capacité de produire en France des véhicules électriques (à batterie et à pile à combustible) à un prix abordable pour le plus grand nombre. Cela passe par la poursuite des efforts de l'Etat pour créer **les conditions de la compétitivité-coûts de la production française**, par la mise en **disponibilité d'une énergie**

**décarbonée compétitive**, par le soutien aux investissements dans les nouvelles chaînes de valeur et une **digitalisation et décarbonation accélérées des processus de fabrication et de services associés**. Cela passe également par un rééquilibrage de la politique commerciale entre l'Europe, les Etats-Unis et l'Asie pour avoir un cadre concurrentiel international équitable (*level-playing field*).

- **Soutenir la R&D et l'innovation** selon les priorités fixées par la feuille de route technologique de la filière. Il s'agit de développer une offre de véhicules et services associés compétitifs, électrifiés, sobres et accessibles, connectés et de plus en plus automatisés, répondant à la grande diversité des usages ;
- **Définir et développer un écosystème partenarial** au sein de la filière engageant les clients et les fournisseurs (incluant les relations entre l'amont et l'aval) pour améliorer la compétitivité globale et stimuler l'innovation, en définissant ensemble des règles communes pour répondre aux attentes en matière de RSE, et en travaillant collectivement à la mise en place de règles pour l'accès aux données et leur partage, permettant d'optimiser la création et le juste partage de valeur tout au long du cycle de vie des véhicules ;
- **Rendre la transformation soutenable pour les entreprises et les salariés** (amont et aval) en les aidant à anticiper les changements et en mobilisant les moyens nécessaires en matière de formations initiale et continue, de gestion des parcours professionnels, et pour la reconversion des salariés et leur développement de leurs compétences et de leurs qualifications. L'enjeu est également d'accroître l'attractivité de la filière pour y attirer les talents dont elle a besoin pour relever les défis des années à venir ;
- **Accompagner le consommateur** – particuliers et professionnels – dans le passage à l'électrique grâce à des incitations à l'achat et à l'usage des véhicules légers à zéro émissions (bonus), en accélérant le déploiement des infrastructures de recharge électrique et d'avitaillement en carburants alternatifs aux énergies fossiles (notamment des stations hydrogène pour des usages intensifs), et en accompagnant la gestion du parc roulant automobile, avec le remplacement de véhicules anciens par des véhicules à zéro émission et l'éco-entretien des véhicules. Un effort similaire doit être engagé pour la mobilité lourde.
- **Développer les analyses de cycle de vie des véhicules** pour les prendre en compte dans les évolutions à venir de la réglementation européenne, afin d'atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050. Cette approche permettra de stimuler l'innovation technologique au service du climat et de mieux valoriser l'atout de la France en matière d'électricité décarbonée ;
- **Gagner en souveraineté en Europe** sur l'énergie et les segments clés du véhicule électrique, connecté et automatisé, en particulier pour les matériaux critiques et les semi-conducteurs, en réduisant notre dépendance à l'Asie, illustrée lors de la crise du covid. Cela passe par des investissements ciblés pour sécuriser les approvisionnements clés, par la localisation en France du raffinage des matériaux et de la fabrication des pré-CAM/ CAM (*cathode active materials*, matériaux actifs pour la cathode) pour les batteries, mais aussi par le développement de tous les maillons de l'économie circulaire pour avoir la maîtrise des chaînes de recyclage. C'est enfin poursuivre l'effort d'accompagnement sur l'hydrogène qui pourra apporter une réponse pour certains usages qui restent à préciser, réduisant notre dépendance aux matériaux critiques, sous réserve que les coûts baissent et que l'hydrogène décarboné puisse être produit en quantité suffisante.
- **Gérer le parc de véhicules pour contribuer à la décarbonation** du transport. La feuille de route de décarbonation de la filière automobile a montré que le levier de l'électrification du marché des véhicules neufs n'est pas suffisant pour réduire rapidement les émissions globales de CO<sub>2</sub> du transport routier, et qu'il convient d'activer différents leviers relatifs au parc des véhicules roulants (, écoconduite et éco-entretien, maintenance prédictive, retrofit...), favoriser le renouvellement du parc vers des véhicules moins polluants, ainsi que de développer différentes formes de mobilité partagée (location de véhicules, covoiturage, autopartage, ...) et les leviers incitatifs favorisant leur développement (Forfait Mobilités Durables, etc.) ;

- **Développer l'économie circulaire** à tous les étages pour contribuer à la réduction de l'impact environnemental en encourageant l'éco-conception, le réemploi, le *remanufacturing*, le recyclage, et l'allongement de la durée de vie des véhicules et des équipements embarqués ;

Les enjeux en termes de transition énergétique et d'innovation supposent de considérer, au-delà de la filière automobile entendue au sens strict, l'ensemble des acteurs de la mobilité routière, notamment les opérateurs de transports, les autorités locales et les gestionnaires de réseaux routiers, ainsi que les filières numériques et de la distribution d'énergie.

Ainsi, la vision portée collectivement par ce contrat stratégique de filière automobile peut se résumer de la façon suivante :

**L'innovation, la compétitivité, la création de valeur et d'emplois en France pour une mobilité accessible et respectueuse de l'environnement sur l'ensemble du territoire.**

## Projets structurants

Les projets structurants retenus dans le cadre du contrat stratégique de la filière automobile pour 2024-2027 s'articulent autour de six axes, correspondant aux grandes transformations que la filière doit conduire, et aux conditions d'accompagnement requises pour y parvenir :

1. **Gagner en compétitivité et stimuler l'innovation** pour créer de la valeur en France ;
2. **Renforcer l'attractivité de la filière, développer les compétences et anticiper les reconversions de salariés** dans les territoires ;
3. **Assurer notre souveraineté**, jouer collectif et renforcer la résilience de la filière ;
4. **Accélérer la transition énergétique et écologique** ;
5. **Favoriser l'économie circulaire** ;
6. **Gérer et renouveler de façon soutenable le parc automobile** et le développement des nouvelles mobilités.

Ces six axes sont complémentaires et doivent être mis en œuvre simultanément pour réussir les transitions en cours.

**Ces projets structurants ont vocation à être déclinés dans les régions**, au plus près des territoires, selon leurs caractéristiques propres, avec la mobilisation des pôles de compétitivité automobile et mobilités et des ARIA, en lien étroit avec les conseils régionaux et les services de l'Etat. Ils s'inscrivent notamment dans la dynamique de la phase 5 des pôles de compétitivité qui accompagnent les entreprises et salariés de la filière dans la profonde transformation en cours. Les Campus des métiers et des qualifications seront un levier utile au sein de ces projets, dans leurs compétences orientation/ formation/ insertion.

Les livrables détaillés des projets structurants se trouvent en annexe 2.

## Axe 1 – Gagner en compétitivité et stimuler l’innovation pour créer de la valeur en France

Notre capacité à innover et à produire en France de façon compétitive est cruciale pour l’avenir de notre industrie à double titre : pour répondre à une concurrence européenne et internationale accrue d’une part ; et pour avoir la capacité de proposer des véhicules électriques à un coût accessible au plus grand nombre, d’autre part.

Cet enjeu central du contrat de filière nécessite des efforts conjoints et coordonnés des acteurs industriels de la filière, dans une logique d’écosystème élargi, pour accroître individuellement et collectivement la performance industrielle de leurs processus et de leurs chaînes d’approvisionnement, avec le soutien de l’Etat et des régions pour créer un environnement attractif pour les investissements à réaliser.

Cet enjeu concerne ainsi également les entreprises de services à l’automobile qui sont confrontées à la nécessité d’investir pour s’adapter à l’évolution du parc automobile, des contraintes et des usages.

Pour répondre à cet enjeu, trois projets structurants de première importance sont définis.

### 1.1 Créer les conditions d’une plus grande attractivité de nos territoires pour les investissements d’avenir

Ce projet vise à favoriser en France les investissements nécessaires pour répondre aux besoins du marché européen dans les nouvelles chaînes de valeur du véhicule électrique (à batterie ou à pile à combustible), connecté et de plus en plus automatisé. Le but de ce projet est d’atteindre l’objectif fixé par le Président de la République de **2 millions de véhicules électrifiés produits en France en 2030 avec une part forte d’intégration en France**, dans un double souci de création de valeur dans nos territoires et de souveraineté. Il s’appuie sur les mesures suivantes :

- **Offrir pour les dix ans à venir des conditions attractives pour l’implantation des process industriels nécessaires à la mise en œuvre du *Green deal* européen dans le secteur automobile et des véhicules industriels** (poursuite du soutien à l’investissement dans le secteur automobile dans le cadre de France 2030 et du *Net-Zero Industry Act* européen (NZIA), avec une attention spécifique portée aux sous-traitants et aux PME ; ; accès à de la main d’œuvre qualifiée, etc) pour aider à la reconversion de notre outil industriel et de nos emplois, dans le cadre d’engagements pris par les entreprises bénéficiaires au travers des conventions d’aide, selon la réglementation européenne.
- **Donner accès à de l’électricité décarbonée à un prix compétitif** : l’enjeu est essentiel car le secteur automobile devient de plus en plus consommateur d’électricité avec le basculement vers les véhicules électriques et des process industriels plus énergivores, notamment pour les batteries ;
- **Promouvoir la prise en compte des analyses de cycle de vie** dans les trajectoires de décarbonation du secteur du transport routier, afin d’intégrer l’ensemble des sources d’émissions de gaz à effet de serre tout au long de la vie des véhicules, et valoriser l’avantage environnemental dont la France bénéficie avec son électricité fortement décarbonée. Ce travail s’inscrit dans le cadre des travaux engagés au niveau européen en ce sens. La filière s’engage à mettre en place des indicateurs de suivi de l’empreinte carbone des pièces, composants et véhicules en analyse de cycle de vie (ACV), en s’appuyant sur les travaux déjà engagés sur le sujet depuis 2021 ;
- **Faciliter l’accès aux financements nécessaires pour réussir la transition**, notamment en fonds propres, via le FAA (Fonds Avenir Automobile), mais aussi en dette via la mobilisation du secteur financier. Une attention particulière des pouvoirs publics sera portée sur l’accès aux financements des sous-traitants, des PME et ETI en étudiant la possibilité de développer des outils innovants. La filière se mobilisera pour créer les conditions d’un cadre taxonomique qui intègre l’ensemble du champ des activités clés des équipementiers et fournisseurs en faveur de la transition énergétique. Les pouvoirs publics s’engagent à travailler au niveau européen pour faire émerger toute

disposition spécifique à l'automobile dans le cadre du NZIA, de l'évolution des régimes d'aide ou encore du fonds de transition juste (FTJ).

- **Créer les conditions de règles du jeu équitables à l'échelle européenne et internationale pour garantir la compétitivité de la France**, en contribuant à la définition de politiques commerciales équilibrées (droits de douane, règles d'origine, prise en compte des différentiels d'empreinte carbone) qui protègent contre toute forme de concurrence déloyale et prennent en compte l'intérêt environnemental de localiser les productions dans les pays ayant une faible empreinte carbone. Cela passe également par une contribution à la révision du Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF) pour en gommer les effets négatifs pour l'industrie française et européenne.

## 1.2 Accentuer la dynamique d'optimisation des moyens de production

Ce projet vise à poursuivre les efforts engagés individuellement par les entreprises et collectivement par la filière selon deux axes principaux :

- **L'accompagnement stratégique des entreprises**, pour les aider à anticiper les changements à opérer au regard de l'évolution des besoins des entreprises. Ce volet se traduira par :
  - **Le développement et la mise à disposition d'études prospectives** au bénéfice des acteurs de la filière (amont et aval) visant notamment à identifier les segments potentiellement en croissance dans les années à venir au regard de l'évolution des chaînes de valeur dans l'automobile ;
  - **Le lancement de nouvelles promotions de l'Accélérateur automobile** piloté par Bpifrance avec la PFA et Mobilians, visant à accompagner individuellement et collectivement les entreprises de la filière amont et aval dans une stratégie d'accélération de leur croissance. Des échanges avec les constructeurs et les grands équipementiers vont contribuer à l'identification des entreprises à fort potentiel de croissance ;
  - **La poursuite du dispositif d'accompagnement individuel des entreprises** industrielles piloté par la PFA ou par Bpifrance. Pour les accompagnements pilotés par la PFA, une nouvelle convention est à passer avec les pouvoirs publics pour la période 2024-2027.
- **L'automatisation et la digitalisation des processus** dans une approche de type « usine 4.0 », en s'appuyant notamment sur l'AIF (alliance industrie du futur) et sur les programmes d'**aide à l'investissement** visant à améliorer la performance opérationnelle des entreprises de la filière pour répondre aux demandes accrues de compétitivité. La filière mettra en place des indicateurs de suivi des progrès réalisés dans ce cadre par les entreprises de la filière.

Les parties au contrat (Etat, régions et filière) s'engagent à porter une attention particulière aux PME sous-traitantes travaillant pour le secteur automobile en planifiant sur les premières années de la période 2024-2027 des visites auprès d'elles dans chacune des régions concernées pour être à l'écoute de leurs besoins et les aider à identifier les dispositifs d'aide qui pourraient leur être utiles. **L'Etat soutiendra les sous-traitants, PME et ETI, en développant des accompagnements et des suivis renforcés** et en réorientant des financements qui leur seront dédiés, pour les entreprises en forte croissance mais également celles exposées à la transition.

## 1.3 Stimuler l'innovation pour reconquérir notre souveraineté technologique

Ce projet vise à concrétiser l'ambition de la feuille de route technologique de la filière, structurée selon les grands axes de la transition énergétique et digitale :

- **Optimiser l'impact environnemental de la filière selon une analyse cycle de vie multicritère** : le moteur électrique, l'électronique de puissance, les batteries, la mobilité hydrogène (piles à com-

bustible et réservoirs), les matériaux innovants, biosourcés et recyclés, l'allègement et l'éco-conception, et la recharge bidirectionnelle via la connectivité véhicules-infrastructures (V2G, *Vehicle-to-Grid*) ;

- **Exploiter la révolution numérique au bénéfice des nouvelles mobilités** : architecture électronique et *software-defined vehicle (SDV)*, véhicule connecté et automatisé (R&D, expérimentations, services pilotes), futures technologies de communication (5G/5G+/6G), mobilité par association de services (MAS ou *Mobility-as-a-Service, MaaS* en anglais) ;
- **Soutenir la transformation et la digitalisation des acteurs de l'entretien-réparation** : une opération dédiée à l'accompagnement de la digitalisation de la réparation automobile a été conçue en 2021 entre Bpifrance et Midrange Group. Midrange a été lauréat de l'appel à projet Formations France Num opéré par Bpifrance avec un projet d'accompagnement de la digitalisation de la réparation automobile « Mon Garage Digital » soutenu par Mobilians. Compte-tenu de l'importance croissante de la transformation de ces business models et de la digitalisation du parcours client, une opération plus ciblée doit se déployer dans le cadre du présent contrat, en visant un accompagnement de 2000 TPE PME en deux ans ;
- **Soutenir l'innovation dans les services de l'automobile et des mobilités**, à travers un accompagnement dédié au Moove Lab, programme d'accélération des startups de la mobilité et de l'automobile de référence en France, offrant pendant 6 mois un appui sur mesure par une équipe d'experts et des opportunités de collaboration avec ses partenaires industriels et de la mobilité, et une diffusion de l'innovation avec l'écosystème des services.

**Les pouvoirs publics s'engagent à prolonger le dispositif CORAM** de soutien à la R&D dans la filière Automobile et Mobilité sur l'ensemble de la durée du contrat, avec un cahier des charges et un calendrier stable dans le temps, s'appuyant sur les priorités thématiques de la feuille de route de la filière, et en associant étroitement les pôles de compétitivité au niveau régional. Le dispositif visera notamment à favoriser le développement de partenariats R&D structurants entre donneurs d'ordre et fournisseurs de la filière, et permettra de soutenir plus spécifiquement la R&D de PME innovantes, avec des critères de sélection et un processus administratif adaptés.

Pour les métiers de l'aval, **de nouveaux dispositifs adaptés au soutien à l'innovation des entreprises de la distribution et des services** devront faire l'objet d'une étude spécifique et avoir un calendrier annuel régulier avec une projection d'ici 2027.

## Axe 2 – Renforcer l’attractivité de la filière, développer les compétences et qualifications, et anticiper les reconversions de salariés dans les territoires

La gestion des compétences et la soutenabilité de la transformation par le corps social sont des enjeux clés pour réussir les mutations en cours, avec la double préoccupation d’accompagner les salariés impactés par la fin progressive des motorisations thermiques et de former et attirer les nouvelles compétences nécessaires aux entreprises pour réussir la montée en puissance dans les nouvelles chaînes de valeur. Il faut noter au même temps que les compétences demandées par les mutations technologiques de la mobilité sont en forte concurrence avec d’autres filières (logiciels et cybersécurité, télécommunications, ingénierie systèmes...).

Pour répondre à ces enjeux, trois projets structurants de première importance sont définis, qui s’appuieront sur la feuille de route emploi-compétences de la filière (amont et aval).

### 2.1 Anticiper les restructurations à venir au niveau des territoires les plus concernés

La filière automobile française doit anticiper les transformations et restructurations à venir via la démultiplication des initiatives territoriales innovantes et une concertation nationale/ territoriale renforcée. Le but est d’accompagner la reconversion des salariés impactés par **la fin du moteur thermique** (en amont et en aval de la filière) vers les emplois créés dans les nouvelles chaînes de valeur de l’automobile, ou, le cas échéant, vers d’autres filières.

Il conviendra ainsi de mettre en place une démarche d’anticipation visant à gagner en **visibilité au niveau national** sur l’évolution des emplois (dans le respect de la réglementation en vigueur) via des **démarches prospectives**, tout en conservant la capacité à **accompagner au niveau des bassins d’emploi** les mouvements de salariés dans la filière mais aussi dans une logique inter-filières et entre amont et aval, avec le support des entreprises concernées, des services de l’Etat et d’acteurs de l’emploi et de la reconversion professionnelle.

Une **instance de suivi au niveau national** sera constituée pour suivre, en articulation avec les comités de pilotage existants, les politiques d’anticipation et d’accompagnement des restructurations, à savoir :

- Le **fonds d’accompagnement et de reconversion des salariés de la filière automobile**, mis en place le 17 juin 2021. Ce fonds, dont la prolongation a été actée en juin 2023 afin de permettre l’entrée de salariés de nouvelles entreprises jusqu’en juin 2024, pourrait être prolongé pour accompagner les entreprises et leurs salariés fragilisés et, sous réserve d’une adaptation de son cadre actuel, ouvert à **l’anticipation des mutations sur les territoires**<sup>1</sup> au travers, dans un premier temps, d’expérimentations sur des cas concrets (voir projets pilotes ci-dessous) ;
- des **projets pilotes concrets** pourraient être accompagnés, à titre expérimental, pour déployer une stratégie territoriale, avec l’ensemble des parties prenantes (p. ex. Etat, région, entreprises de l’amont et de l’aval, partenaires sociaux, branches professionnelles, partenaires emploi formation), au sein d’un ou plusieurs territoires affectés par la transformation de la filière et au sein desquels une ou plusieurs entreprises ont été identifiées comme suffisamment mûres pour s’engager dans le processus. Les dispositifs existants pourront être sollicités à ce titre (p.ex. EDEC, fonds d’accompagnement et de reconversion mentionné ci-dessus sous réserve de sa prolongation et de l’évolution et de son champ d’intervention et sans mise à contribution complémentaire

---

<sup>1</sup> Sous condition d’une validation par le ministère du travail et par les constructeurs Renault et Stellantis

des constructeurs automobiles, programme Territoires d'industrie, rebond industrie, convention de revitalisation). Il est proposé que ces projets territoriaux soient pilotés par l'Etat d(ans le cadre de comité locaux associant l'ensemble des parties prenantes. Un suivi national spécifique de ces expérimentations sera effectué dans le cadre du comité national de pilotage du fonds d'accompagnement et de reconversion des salariés de la filière automobile. L'expérimentation pourra être élargie à d'autres territoires et d'autres entreprises par la suite ;

- Les **projets conduits au sein de l'EDEC automobile en cours**. Un nouvel EDEC pourra être sollicité pour la période 2025-2027 pour accompagner les actions tout au long de la période du contrat de filière, en lien avec les branches et l'OPCO 2i.
- **Les projets de même nature portés par la branche de la distribution et des services de l'automobile avec l'OPCO Mobilités**, visant à développer des process innovants d'évolution des compétences, de reconversion ou de mobilité des salariés dans les mêmes bassins d'emploi.

## 2.2 Développer l'attractivité de l'ensemble des métiers de l'automobile

Pour rendre la filière automobile et ses différents métiers plus attractifs auprès du grand public et y attirer des talents, ce projet structurant cherchera à :

- **Communiquer de façon forte et efficace sur la filière automobile au sens large**, via des canaux de communication puissants et adaptés, autour de comment la filière évolue et relève ses défis écologiques et d'innovation et comment ses hommes et ses femmes révolutionnent la mobilité de chaque citoyen ;
- **Mettre en avant les transformations de la filière automobile et ses possibilités de carrière**, en balayant les opportunités au plus large, au-delà des métiers du futur ou réservés à un certain type de qualifications car de nombreux métiers traditionnels sont valorisants et encore méconnus du grand public, alors qu'ils contribuent à l'innovation et à la mobilité décarbonée ; les passerelles possibles entre les différents métiers de l'amont et de l'aval seront mises en exergue.
- **S'appuyer sur des ambassadeurs dans les écoles**, et rajeunir l'image de l'industrie et des services en apportant du « sens » et une forme de qualité de vie au travail (QVT).

Ce projet structurant s'appuiera sur la création d'une « **marque employeurs et formateurs collective** » suscitant un sentiment d'appartenance fort à la filière automobile mis en avant par des actions concrètes et impactantes auprès de tous les publics cibles : élèves, étudiants, enseignants, jeunes, seniors, parents, femmes, demandeurs d'emploi, personnes en reconversion et éloignées de l'emploi.

Quelques actions phares sont :

- En complémentarité avec le soutien de la filière à l'initiative « Avec L'Industrie » de l'OPCO2i, la réalisation d'une **série-web diffusable** exposant les différents métiers de l'automobile, de la conception à la fabrication et à la fin de vie (économie circulaire), dans un format attractif sur une plateforme dédiée. Des supports web dédiés seront également créés avec le soutien de l'OPCO Mobilités pour assurer la promotion des métiers de la distribution et des services ;
- La mise en place par la Branche des Services de l'Automobile d'une **campagne nationale de communication de grande envergure** dédiée à la valorisation des métiers des services de l'automobile ;
- Des actions fortes en faveur de la **mixité** dans les entreprises industrielles de la filière contribuant ainsi aux objectifs ambitieux portés par l'UIMM pour augmenter de 10 points le taux de féminisation dans l'industrie afin d'atteindre 33% en 10 ans. Partant des derniers constats encourageants établis dans le cadre de son observatoire paritaire (+14% de jeunes filles en formation sur 2022-2023), la branche des services de l'automobile poursuivra ses actions en faveur de la féminisation progressive de ses différents métiers ;

- Les branches professionnelles couvrant les activités de la filière automobile poursuivront par ailleurs leurs engagements paritaires en faveur de **l’insertion professionnelle à destination de personnes en situation de handicap** et d’illettrisme ;
- Des actions terrain auprès des **jeunes et enseignants** via p.ex. la présence sur des salons étudiants, l’organisation de journées portes ouvertes dans les écoles et les entreprises, la création d’outils digitaux et d’événements « *challenges* » pour les jeunes de tout niveau de qualification.

### 2.3 Assurer les formations nécessaires aux nouveaux besoins en compétences

Pour répondre aux nouveaux besoins de compétences dans la filière, cet axe vise à assurer ces parcours de formation et leur financement, en s’appuyant sur les actions suivantes :

- **Continuer à promouvoir l’alternance dans la filière**, en cohérence d’une part avec les objectifs de l’OPCO 2i pour les 3 prochaines années : +2,2 % en 2023, +3,4 % en 2024 et +3,4 % en 2025 ; et d’autre part avec les objectifs d’OPCO Mobilités pour ces mêmes années : +1.7% en 2023, +3,3% en 2024 et 3,2% en 2025 ;
- **Mettre en œuvre opérationnellement les projets lauréats de l’AMI CMA** portant sur les formations et l’attractivité dans les grandes priorités du secteur automobile : process de fabrication des batteries ; économie circulaire ; digitalisation et décarbonation des mobilités ; chimie des batteries ; cybersécurité ; maintenance des véhicules électriques, électronique de puissance ; recyclage des batteries.
- **Poursuivre le développement de formations spécifiques pour l’aval** dédiées à la vente, la prise en main et la maintenance de véhicules électriques (y compris la prévention des risques professionnels), à la vente en ligne, aux infrastructures de recharge, à l’éco-entretien et au recyclage de batteries et à l’installation et la maintenance de systèmes de rétrofit ;
- **Identifier des leaders d’actions (entreprises, académiques et acteurs de formation) aux niveaux national et régional** pour éviter la multiplicité des réponses et des partenariats dans le domaine de la formation professionnelle et la duplication des efforts pour les entreprises ; cela permettra de promouvoir la dynamique de filière dans la formation professionnelle pour inciter constructeurs et grands équipementiers à ouvrir leurs programmes de formation aux autres entreprises du secteur (avec un accès au financement simplifié pour les PME/ ETI du secteur) ;
- **S’appuyer fortement sur les 8 Campus des Métiers et des Qualifications (CMQ) de la filière automobile** pour développer de nouveaux parcours de formation et les inscrire ensuite au niveau national ; il s’agira d’encourager le développement et le déploiement des actions de ces 8 CMQ (rassemblés sous le Réseau Thématique National « Mobilité des véhicules ») portées par des partenariats entre entreprises et académiques dans une dynamique territoriale durable ;
- **S’appuyer sur un réseau de 80 CFA pilotes pour la filière aval**, fédéré autour de l’ANFA. Ce réseau de centres de formation d’apprentis doit accompagner et favoriser le développement qualitatif et quantitatif de l’apprentissage, impulser, expérimenter et formaliser des pratiques novatrices ;
- **Contribuer au déploiement de la réforme des lycées professionnels**, notamment en permettant le **détachement temporaire de professionnels d’entreprise** (de l’amont et de l’aval) **auprès d’acteurs de l’enseignement public dans le cadre de projets d’enseignement ciblés** (p.ex. création de cours techniques, création ou refonte de plateaux techniques, charge d’enseignement ou participation aux jurys professionnels), visés par les Directeurs d’établissement, supervisés par les Rectorats et donnant accès à un crédit d’impôt (plafonné) pour les entreprises mettant à disposition ces ressources.

## Axe 3 – Assurer notre souveraineté, jouer collectif et renforcer la résilience de la filière

La crise covid, la pénurie de semi-conducteurs et les tensions géopolitiques ont mis en évidence les fragilités de la chaîne d’approvisionnement dans le secteur automobile. Elles ont également illustré l’importance du jeu collectif et d’un dialogue renforcé entre tous les acteurs pour accroître la résilience de la filière et optimiser sa compétitivité au niveau global. Cela passe notamment par des relations clients-fournisseurs plus partenariales et fluides, permettant de stimuler l’innovation et l’investissement le long de la chaîne de valeur, de sécuriser les approvisionnements stratégiques et de mieux intégrer les nouvelles exigences en matière de RSE.

Deux projets structurants ont été identifiés pour répondre à ces enjeux.

### 3.1 Sécuriser les approvisionnements stratégiques et renforcer la résilience de la filière

Ce projet vise à réduire notre dépendance aux matériaux et composants critiques des nouvelles chaînes de valeur de l’automobile et du véhicule lourd, en particulier dans le domaine des composants électroniques, de l’hydrogène pour la mobilité et des matières critiques pour les batteries et les machines électriques.

Ce projet se décline selon les volets suivants :

- **Développer en France l’ensemble de la chaîne de valeur de l’électronique de puissance pour les véhicules électriques**, pour continuer à fédérer les acteurs de la filière et adresser les technologies et applications du futur et leurs verrous, en lien étroit avec le CSF de la filière électronique et en s’appuyant sur les projets validés dans le cadre de l’IPCEI microélectronique (*Important Project of Common European Interest*). Des indicateurs de suivi seront mis en place conjointement par les deux filières concernées ;
- **Identifier les priorités en termes de sécurisation des approvisionnements de matières critiques** (pour cellules de batteries, piles à combustible, aimants de machines électriques) et accompagner les entreprises pour les aider à anticiper leurs besoins, en s’appuyant notamment sur le fonds d’investissement dédié qui se met en place, en travaillant avec la filière A3M (Alliance des Minerais, Minéraux et Métaux), notamment dans le cadre de l’OFREMI (Observatoire Français des Ressources Minérales) ;
- **Réaliser périodiquement des « stress tests »** sur certaines chaînes de valeur de la filière pour évaluer leur résilience et prendre les mesures nécessaires pour réduire les éventuelles fragilités.

### 3.2 Renforcer la dynamique collective

Pour valoriser notre savoir-faire et optimiser la compétitivité globale de la filière, ce projet se décline selon les axes suivants :

- **Adopter une stratégie offensive en matière de normalisation européenne et internationale, ciblée sur quelques priorités** : cybersécurité, véhicules connectés et automatisés, batteries et recharge, hydrogène, logiciel (p.ex. *software defined vehicles*) et modèles de partage de données ;
- **Promouvoir les moyens d’essais de référence présents en France** à disposition des entreprises de la filière, en veillant à poursuivre les investissements nécessaires à l’évolution des besoins dans les nouvelles chaînes de valeur ;
- **Définir collectivement une politique globale de la filière en matière de RSE**, en s’appuyant sur les politiques déjà mises en œuvre au niveau industriel et à celui de la distribution et des services,

et accompagner les entreprises de la filière dans les démarches à conduire pour répondre aux nouvelles exigences du *reporting* durabilité (dont l’empreinte carbone) et du devoir de vigilance ;

- **Poursuivre les efforts de dialogue partenarial et collectif entre acteurs**, notamment dans le cadre du comité de suivi du Code de performance et de Bonnes Pratiques (CPBP) sur les relations client-fournisseur au sein de la filière amont, mais aussi dans le cadre des relations entre l’amont et l’aval de la filière, tout particulièrement dans le cadre des relations entre les constructeurs et distributeurs automobiles, et réaliser régulièrement des enquêtes sur la qualité de ces relations avec l’appui actif du Médiateur des entreprises, dans un souci partagé de consolidation de la compétitivité collective de la filière et du juste partage de la valeur. En complément, l’Etat se portera garant des bonnes relations entre donneurs d’ordre et fournisseurs et des échanges entre les pouvoirs publics et les donneurs d’ordre seront renforcés via des rencontres régulières de haut niveau permettant d’aborder l’état des relations et des cas particuliers.
- **Travailler collectivement à la définition des règles en matière d’accès et de partage de données** entre acteurs économiques, dans le cadre du déploiement du *Data Act* européen, en clarifiant le contenu et la méthode d’application du texte pour la filière, et en intégrant les enjeux spécifiques à l’automobile en matière de sécurité et de cybersécurité. L’objectif du déploiement est d’optimiser la création de valeur pour l’ensemble de la filière (amont et aval) et de favoriser le développement de nouveaux services associés à ces données, en veillant à un juste équilibre des intérêts entre tous les acteurs ;
- **Accompagner les sous-traitants** au travers d’une gouvernance renouvelée avec les pouvoirs publics, afin d’assurer un suivi et un accompagnement renforcés des sous-traitants.

## Axe 4 – Accélérer la transition énergétique et écologique

Dans le prolongement des engagements pris dans le cadre du CSF Auto 2018-2022, la filière s’est mobilisée pour élaborer avec les pouvoirs publics une feuille de route de décarbonation destinée à identifier tous les leviers à actionner pour atteindre les objectifs fixés pour 2030 et s’inscrire dans l’objectif de neutralité carbone en 2050, tout en travaillant aux conditions à réunir pour atteindre l’objectif de production de 2 millions de véhicules électrifiés en France en 2030.

Les objectifs fixés par le secrétariat général à la planification écologique (SGPE) pour répondre à l’engagement de la France de baisser de 50% ses émissions de GES entre 1990 et 2030, se traduisent, pour la filière automobile, par les cibles suivantes d’ici à la fin de la période du présent contrat de filière :

- **Multiplier par 4 d’ici fin 2027 les ventes de véhicules particuliers 100% électriques**, en passant de 206 000 VE vendus en 2022 à près de 800 000 en 2027 ;
- **Multiplier par 6 d’ici fin 2027 les ventes de VUL 100% électriques** (BEV et FCEV) pour passer de 16 500 en 2022 à plus de 100 000 véhicules vendus en 2027 ;

**La décarbonation du transport de marchandises et du transport collectif de personnes** (camions, bus et cars) est également une priorité majeure du présent contrat de filière. Elle passe par une rapide évolution du mix énergétique, avec en particulier la nécessité d’une **très forte progression des ventes de camions électriques** (au moins 10 fois plus en 2027 qu’en 2023) dans le cadre d’une ambition visant à atteindre, en 2030, 50% des immatriculations neuves pour répondre aux objectifs fixés au niveau européen.

En complément, pour les bus, le cadre européen vise 100% d’immatriculations de bus urbains électriques au plus tard en 2035, et des objectifs exigeants pour l’interurbain, soit la nécessité de **doubler la part de marché des bus électriques d’ici 2027**, dans un contexte de forte tension des financements des collectivités locales.

**La filière automobile et de véhicules lourds** (camions, bus, cars) **est prête à relever le défi** de la transition énergétique pour le transport routier de personnes et de marchandises, mais souligne que **les objectifs du SGPE rappelés ci-dessus ne sont atteignables que si plusieurs conditions sont remplies**, listées ci-dessous et dont plusieurs ne dépendent pas que de la filière elle-même.

C’est dans ce contexte que les parties au contrat ont défini les quatre projets structurants suivants.

### 4.1 Développer et promouvoir l’offre de véhicules électriques en prenant en compte l’exigence de sobriété

L’offre de véhicules électriques et hybrides (légers et lourds) s’est considérablement développée depuis 5 ans.

Les constructeurs et la filière s’engagent à poursuivre résolument la diversification de leur offre pour **être en capacité d’atteindre en 2027 les objectifs de mix énergétique requis pour respecter la réglementation européenne** sur les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules, qu’il s’agisse des véhicules légers particuliers (VP), des véhicules utilitaires légers (VUL) ou des véhicules lourds (véhicules industriels et bus/cars).

Les constructeurs et la filière veilleront par ailleurs à **optimiser la consommation de matières, l’allègement des structures et la performance énergétique des véhicules** (éco-conception – voir aussi axe 5 sur l’économie circulaire), tout en répondant à la diversité des usages et des attentes des consommateurs. Ils examineront les opportunités de développement de nouvelles gammes de petits véhicules légers, permettant de répondre de façon très sobre à certains types d’usage, de façon à pouvoir discuter des modalités de leur production pour en assurer la viabilité économique.

Les constructeurs s'engagent enfin à poursuivre leur **politique de promotion des véhicules à zéro émission**, pour accroître le plus rapidement possible leur part de marché en France et en Europe. Le développement de gammes de véhicules intermédiaires sera également étudié pour élargir l'offre au plus près des besoins des consommateurs.

## 4.2 Soutenir l'achat et l'utilisation de véhicules propres

Le principal défi pour atteindre les objectifs fixés concerne **l'accessibilité des véhicules à zéro émission au plus grand nombre**, avec un double enjeu : permettre à ceux qui le peuvent d'acquérir un véhicule à zéro émission neuf, et créer un marché du véhicule d'occasion.

L'accroissement du coût de l'électricité et des matières premières, l'inflation, tant pour les entreprises que pour les particuliers, rendent ce défi plus complexe que prévu il y a encore deux ans, et nécessitent un accompagnement par les pouvoirs publics dans la durée.

Dans ce contexte, **les pouvoirs publics s'engagent à poursuivre les dispositifs de soutien à l'achat et à la location longue durée de véhicules neufs à zéro émission** pour accompagner la montée en puissance de l'électrification, via le bonus écologique, le leasing de voitures électriques, le dispositif de suramortissement pour les professionnels ou encore de dispositifs de soutien spécifiques pour les poids lourds. Les pouvoirs publics s'engagent par ailleurs à donner de la visibilité aux entreprises sur **un cadre pluriannuel incitatif au verdissement des flottes d'entreprises**, clé de la création d'un marché de l'occasion des véhicules électriques, ainsi que sur l'évolution de la fiscalité applicable à l'électricité. Ce cadre pluriannuel prendra en compte la diversité des modèles d'activité existants pour les flottes de plus de 100 véhicules, avec une attention particulière aux modalités appliquées pour certains acteurs tels que la location de véhicules.

Concernant la transition énergétique du transport de marchandises et de voyageurs, les pouvoirs publics veilleront à **prendre en compte les contraintes propres aux concessionnaires et aux transporteurs** pour les aider à rendre accessible financièrement et compatible avec leurs contraintes opérationnelles l'offre disponible de véhicules à zéro émission, en fonction de leur usage. Le but est de **créer un cadre incitatif de nature à favoriser l'adoption et l'utilisation par les transporteurs, les concessionnaires et leurs clients** (chargeurs et AOM notamment) **de véhicules électriques**, compatible avec les objectifs qui seront fixés par l'Union européenne concernant les constructeurs de véhicules industriels.

**Concernant les bus urbains**, les acteurs industriels sont prêts à relever le défi, avec des modèles contribuant déjà à la décarbonation et **investissent pour être en capacité de produire des modèles électriques** (à batterie ou à pile à combustible) **pour répondre à la trajectoire qui sera fixée au niveau européen**. Afin d'éviter qu'une telle trajectoire, engendrant des surcoûts significatifs pour les collectivités, ne se traduise par une détérioration du service public de transport collectif, un **accompagnement financier spécifique** pourrait être envisagé.

## 4.3 Développer les infrastructures de recharge/ d'avitaillement et l'interaction véhicule-réseau

Les pouvoirs publics et la filière automobile s'engagent à poursuivre et à amplifier la dynamique de déploiement des bornes de recharge et leur gestion des appels en puissance pour suivre la forte progression du parc de véhicules électriques, condition du succès de la transition en cours.

Au regard des objectifs à atteindre, les pouvoirs publics s'engagent, aux niveaux national et régional, à **poursuivre la dynamique de déploiement de points de recharge accessibles au public avec l'objectif d'atteindre en 2030 400 000 points de recharge**, en cohérence avec le fort développement attendu d'ici 2030 tant du parc de véhicules légers électriques et hybrides rechargeables que du parc de véhicules lourds électriques nécessitant des bornes de forte puissance **et d'autre part à accompagner le déploiement de bornes en dépôt et à destination pour les véhicules lourds**. Le programme **ADVENIR** piloté par

**l'AVERE sera reconduit et doté de 200 millions d'euros supplémentaires** pour accompagner cette dynamique de déploiement des points de recharge publics et privés.

Plus spécifiquement, la filière et les pouvoirs publics apporteront une attention particulière aux points suivants :

- **Le déploiement de bornes de recharge rapides** en particulier dans le cadre du règlement européen AFIR (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*) le besoin est considérable pour répondre aux enjeux de l'itinérance pour les véhicules particuliers mais aussi pour les VUL et les véhicules industriels. L'objectif est d'**atteindre au moins 25 000 points de recharge d'au moins 50 kW d'ici fin 2027 sur les grands axes du territoire, en particulier le long du réseau routier national, et dans des hubs urbains**, soit un triplement par rapport à l'existant, avec une part croissante de bornes destinées plus spécifiquement au transport collectif de personnes et de marchandises ;
- **L'anticipation et la planification territoriale des besoins en raccordement électrique** tant en dépôt pour les entreprises de transport qu'en itinérance pour les distributeurs : les délais de raccordement pouvant être très longs, en cas de travaux lourds à réaliser, il est essentiel d'anticiper sur la base des études en cours par ENEDIS et RTE. L'Etat travaillera à identifier des solutions permettant de lisser les coûts induits par l'augmentation des besoins en puissance électrique ;
- **Le déploiement de bornes en dépôt et à destination pour les véhicules lourds** : la mise en place de bornes en dépôt pour les entreprises utilisant des véhicules lourds pour du transport en compte d'autrui ou en compte propre est une condition nécessaire et préalable au déploiement de la mobilité routière lourde décarbonée ;
- **L'accélération de l'équipement des copropriétés** pour permettre aux habitants en résidentiel collectif de faire installer une borne de recharge sur leur emplacement de parking. L'objectif serait qu'au moins la moitié des copropriétés ayant au moins 10 places de parking susceptibles d'avoir une borne de recharge (parking intérieur) soit pré-équipée d'ici la fin du contrat de filière. Un suivi spécifique sera réalisé auprès des syndicats de copropriétés avec le soutien de l'Avère, dans le cadre du programme Advenir pour promouvoir les dispositifs en place et les modalités d'aide au financement ;
- **Le déploiement des points de recharge dans les métiers des services de l'automobile**, qui offrent un maillage sur l'ensemble du territoire, notamment dans des zones peu denses ou dans des points stratégiques et d'attractivité comme les stations-services traditionnelles, les parcs de stationnement, les loueurs de véhicules notamment situés dans les gares et aéroports, les réparateurs et les concessions automobiles. Ce déploiement sera mené par la filière, soutenue par les pouvoirs publics (fonds Advenir) ;
- **Le déploiement de stations hydrogène**, conformément au règlement AFIR.
- **Le développement massif du pilotage de la recharge à domicile**, qui représente actuellement les deux tiers du total des recharges, afin de limiter l'accroissement de la pointe électrique et d'améliorer l'intégration de la production d'énergie renouvelable (EnR). Cela doit passer par des incitations dès à présent à s'équiper de bornes pilotables. Des mesures ont déjà été prises dans ce sens par l'Etat ;
- **Le développement de la recharge bidirectionnelle et la connectivité véhicules-infrastructures (Vehicle-to-Grid, V2G)** : il s'agit de lever les freins réglementaires et normatifs, permettant de faire du véhicule électrique un des outils d'optimisation du fonctionnement du système électrique tout en permettant au consommateur d'en tirer un bénéfice (pilotage tarifaire) ;
- **L'application des standards, afin d'assurer l'interopérabilité**, quel que soit le type de véhicules et de clients des bornes de recharge.

#### 4.4 Contribuer à la sobriété énergétique et hydrique ainsi qu'à la décarbonation

La transition écologique et énergétique doit aussi s'opérer au niveau des opérations des entreprises, autour des actions suivantes en particulier :

- **Sobriété énergétique** : les entreprises de la filière s'engagent à poursuivre leurs efforts pour réduire leur consommation énergétique par l'optimisation de leurs process industriels, de la gestion de leur tertiaire et par des investissements dans les énergies renouvelables sur leurs sites lorsque cela est pertinent. Les pouvoirs publics poursuivront leurs engagements à donner accès aux entreprises à une énergie décarbonée dans les meilleures conditions possibles pour soutenir leur compétitivité ;
- **Sobriété hydrique** : la filière s'engage à mettre en place un plan de sobriété hydrique, permettant de répondre tout à la fois à des enjeux écologiques et économiques. Dans ce cadre, la filière mettra à disposition des entreprises des éléments de méthode pour mettre en œuvre des actions concrètes sur leurs sites, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par le gouvernement au niveau national. Des échanges trans-sectoriels sur les bonnes pratiques à mettre en œuvre seront organisés. Dans le domaine des services à l'automobile, un plan spécifique sera élaboré pour les stations de lavage automobile.
- **Décarbonation des process industriels** : les pouvoirs publics et la filière s'engagent à faire connaître auprès des entreprises, notamment des PME et des sous-traitants, les dispositifs existants, p.ex. ceux de Bpifrance et l'ADEME, pour financer des diagnostics et des mesures de décarbonation, dans la suite de l'étude conduite en 2022 (mise à disposition d'une méthodologie et d'une base de données de facteurs d'émissions pour estimer l'empreinte carbone des pièces et composants). Par ailleurs, pour aider les entreprises à réduire leur empreinte carbone globale (scopes 1, 2 et 3), la filière fera connaître la plateforme « je-décarbone » mise en place par la filière NSE (nouveaux systèmes énergétiques), visant à mettre en relation industriels et offreurs de solutions (technique, financement, accompagnement) sur des sujets de décarbonation.
- **Décarbonation des métiers de l'aval de l'automobile** : les services de l'automobile s'engagent dans une démarche d'accompagnement des métiers sur l'évaluation de leur empreinte carbone. La filière aval réalisera une étude, déployée pour l'ensemble des métiers aval, visant à dresser un état des lieux de l'empreinte carbone des activités et des émissions évitées par les métiers (économie circulaire, réparation, ...), et à proposer un plan d'accompagnement de long terme à l'échelle de l'ensemble des activités et des leviers d'action adaptés permettant d'accélérer la décarbonation de ce secteur. Par ailleurs, de manière spécifique, l'OPCO Mobilités proposera une offre de services visant à accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur stratégie en matière de décarbonation, sur la période 2024-2027.

Des actions spécifiques seront menées afin d'accélérer la transition énergétique, écologique et économique de leurs activités, notamment la mise en place d'un dispositif spécifique d'aide à la transition des stations-service, confirmé par le Gouvernement fin 2023. Ce dispositif est doté d'un budget de 10 millions d'euros pour l'année 2024, qui fera l'objet d'une évaluation en fin d'année.

## Axe 5 – Favoriser l'économie circulaire

Pour s'inscrire dans la trajectoire de la feuille de route de décarbonation, il faut développer l'économie circulaire « à tous les étages », permettant de réduire la consommation de matière vierge, sécuriser une partie des approvisionnements en matériaux critiques et allonger la durée de vie des véhicules et des pièces et composants, entre autres pour leur maintenance et leur réparation.

Cette exigence s'inscrit dans le nouveau cadre de la loi AGEC (anti-gaspillage pour une économie circulaire), avec **la mise en place de la filière REP VHU** (filière à responsabilité élargie des producteurs pour les Véhicules Hors d'Usage), et de la future révision de la réglementation européenne.

Ce développement de l'économie circulaire devra par ailleurs tenir compte de **la stratégie européenne en matière de substances durables (CSS)**, visant à restreindre ou retirer du marché les substances reconnues comme préoccupantes pour la santé humaine ou l'environnement, ce qui peut limiter les possibilités de recyclage ou de réemploi des pièces et matières.

La réglementation devra permettre les conditions de réutilisation de produits en fin de vie, et en particulier la reconnaissance et la définition de critères de sortie du statut de déchet, levier essentiel du développement d'une véritable économie circulaire.

Pour répondre à ces différents enjeux, six projets structurants ont été définis.

### 5.1 Développer l'écoconception des véhicules et composants

Les entreprises de la filière s'engagent à développer l'éco-conception des véhicules, de leurs pièces et composants, en ligne avec les cahiers des charges des donneurs d'ordre, concernant notamment la durabilité des pièces (électronique, batteries), leur allègement, réparabilité et recyclabilité. Un suivi régulier des moyens et résultats obtenus sera réalisé tout au long de la durée du CSF Auto selon les modalités définies par le cahier des charges de la filière REP VHU. Un plan d'accompagnement spécifique au tissu de PME des centres VHU sera étudié pour développer l'industrialisation des procédés de recyclage dans ces entreprises

### 5.2 Développer le recours aux pièces de réemploi et au *remanufacturing*

**Le réemploi des pièces** issues du démontage des véhicules en fin de vie ou des opérations de maintenance et réparation (PIEC ou pièces issues de l'économie circulaire) est à la fois un enjeu économique (réduire le coût des réparations en réemployant des pièces) et écologique. Il s'est développé ces dernières années dans le cadre de la filière VHU et d'une réglementation imposant aux réparateurs de proposer à leurs clients des PIEC mais ne représente pour le moment qu'environ 5% du marché. Pour aller plus loin, les parties s'engagent sur la durée du contrat aux actions suivantes :

- **Accroître le gisement potentiel des pièces de réemploi** en augmentant le flux de véhicules en fin de vie allant vers les centres VHU de la filière REP via la lutte contre la filière illégale, avec le croisement des fichiers du SIV avec ceux des assureurs, comme prévu par la loi AGEC ;
- **Promouvoir le retour de l'ensemble des pièces et composants démontés lors des opérations de maintenances** dans le circuit de l'économie circulaire et les réinjecter en Après-Vente suite à un traitement approprié et respectant des standards de qualité précis (réparation, remanufacturing, ...);
- **Accroître le nombre et la diversité de pièces issues du démontage des véhicules en centre VHU (PIEC) et favoriser leur réemploi** dans le cadre notamment des objectifs fixés à la filière REP VHU. Les pouvoirs publics examineront de leur côté les mesures d'incitation qui pourraient être mises en place pour favoriser l'atteinte d'objectifs ambitieux (TVA à taux réduit pour les PIEC, levier de l'achat public) ;

- **Mener des actions de communication dans le cadre de la filière REP VHU** pour promouvoir le recours à des pièces de réemploi reconditionnées dans le cadre des réseaux de réparation et mettre en place un indicateur de suivi.

### 5.3 Accroître le recyclage des métaux (acier et aluminium notamment)

L'intégration de matière recyclée dans les véhicules est un levier puissant de réduction de leur empreinte carbone de production. Des investissements sont en cours dans les secteurs de l'acier et de l'aluminium pour réduire l'empreinte carbone de la matière neuve produite et augmenter la capacité d'intégration de matière issue des circuits de collecte et de recyclage. Deux projets sont proposés, en lien avec les filières A3M et Aluminium pour progresser dans l'incorporation dans les véhicules neufs de métaux recyclés :

- **Augmenter d'un tiers la part de l'acier recyclé** d'ici la fin du contrat, pour passer d'un taux de 15 à 20% d'acier recyclé entre 2022 et 2027, en s'appuyant sur les nouvelles capacités de production qui devraient être mises en place dans les années à venir, et en travaillant au sein de la filière auto pour préciser les conditions de collecte de l'acier contenu dans les VHU en vue d'atteindre un niveau de qualité compatible avec sa réincorporation après traitement dans des véhicules neufs. Ce travail fera l'objet d'une étude multipartite d'ici mi-2025 ;
- **Définir les circuits de collecte de l'aluminium corroyé contenu dans les VHU** et les conditions d'orientation vers les nouveaux sites de recyclage de l'aluminium en cours de création dans le cadre de projets d'investissement soutenus par France 2030. Un travail conjoint entre les filières automobile et aluminium sera mené pendant la période du contrat.

### 5.4 Développer et soutenir l'incorporation de matières plastiques, de composites, de caoutchouc et de textiles recyclés dans les véhicules neufs et leurs composants

L'incorporation de matières plastiques, composites et caoutchoucs recyclés dans les véhicules neufs est un enjeu majeur pour la filière, et les différentes parties s'engagent à conduire durant la période du CSF automobile un travail selon les trois axes suivants :

- **Identifier les manques de disponibilité** des matières plastiques, composites et caoutchoucs recyclés (MPR) dans le secteur automobile ;
- **Lister les critères essentiels de validation** d'une MPR pour l'automobile (couple matière/application) ;
- **Identifier des gisements de MPR** issus de pièces manufacturées présentes dans les VHU et non exploitées à ce jour (pièces qui ne sont pas démontées aujourd'hui), et **évaluer leur pertinence** technique, économique et environnementale.

Le but de ce travail sera d'aboutir à des objectifs chiffrés d'augmentation de MPR incorporés dans les véhicules neufs d'ici à 2030, dans le cadre de la filière REP VHU et de sensibiliser les pouvoirs publics à la nécessité d'établir des critères nationaux de sortie du statut de déchet (SSD) des matériaux primaires secondaires requis, ainsi que de mettre en place une reconnaissance en France des SSD réalisées dans un autre pays de l'Union européenne.

### 5.5 Mettre en place une filière de recyclage des batteries et améliorer la recyclabilité des batteries

Le développement rapide des véhicules électriques à batterie impose la mise en place dès à présent d'une filière complète de recyclage en Europe, et, autant que possible, en France, même si une partie des batteries en fin de vie pour l'automobile pourra avoir une seconde vie en usage stationnaire. En tout état de

cause, le lancement de la production dans quatre *gigafactories* de batteries en France d'ici à 2026 va générer rapidement des rebuts de production (*scrap*) qu'il conviendra de recycler au plus vite.

Plusieurs investissements ont été annoncés en amont des *gigafactories* de batteries pour certains segments de la chaîne de valeur (notamment la fabrication de CAM (*cathode active materials*) et des installations de fabrication et de transformation de la *black mass* issue du broyage des batteries en fin de vie). Mais pour que le recyclage se fasse complètement en Europe (et si possible en France), il faut des capacités de traitement sur l'ensemble de la chaîne de valeur, y compris certaines étapes de raffinage des matières premières et fabrication de (pré-)CAM.

Pour favoriser la mise en place de cette nouvelle chaîne de valeur, les parties s'engagent à **soutenir le développement de ces projets en France** et à veiller au développement d'un cadre réglementaire favorisant une approche d'économie circulaire, en prévenant notamment le risque de fuite de la *black mass* à l'extérieur de l'Union européenne.

Par ailleurs, le cadre réglementaire permettant de favoriser la réparabilité des batteries sera par ailleurs étudié afin de définir les modalités permettant de satisfaire aux exigences de logistique et de manutention des batteries, et d'en favoriser les actes de réparation.

## 5.6 Mettre en place une filière de recyclage des composants électroniques

L'utilisation de composants électroniques ne cesse de croître avec l'introduction des véhicules électrifiés et des véhicules de plus en plus connectés. Le recyclage de ces composants deviendra un enjeu important tant sur les plans écologique et économique et sur le plan de la souveraineté. Un travail sera réalisé avec le CSF Electronique pour identifier les mesures qui pourraient être mises en œuvre afin de développer la filière de recyclage des composants.

## 5.7 Mettre en place une filière de recyclage et d'économie circulaire sur les véhicules industriels

Dans le domaine des véhicules industriels, il n'y a pas de casse sauvage mais il n'y pas, aujourd'hui, de véritable filière de recyclage. Pourtant, il existe un vrai potentiel de recyclage de matières et de pièces de VI hors d'usage ou accidentés.

Quelques actions sont proposées dans ce domaine :

- **Travailler sur la valorisation du potentiel de réemploi et la labellisation-certification** de celui-ci avec les constructeurs et acteurs professionnels de la filière ;
- **Sécuriser la capacité des constructeurs à porter une deuxième vie aux camions électriques en pouvant faire un upgrade de la batterie à mi-vie du camion.** Il s'agira de les accompagner pour permettre de sécuriser cette démarche radicalement nouvelle. L'obsolescence d'une batterie utilisée en permanence sur un VI n'aura pas d'équivalence sur un VP dont le taux d'utilisation est nettement plus faible.

## Axe 6 – Gérer et renouveler de façon soutenable le parc automobile et le développement des nouvelles mobilités

La feuille de route de décarbonation de la filière automobile montre que le levier de l'électrification du marché des véhicules neufs n'est pas suffisant pour réduire rapidement les émissions globales de CO<sub>2</sub> du transport routier, et qu'il convient d'**activer différents leviers relatifs au parc des véhicules roulants**, ainsi que de **contribuer au développement de différentes solutions de mobilité** (partagée ou combinée), **d'intermodalité et de report modal**, en s'appuyant entre autres sur les possibilités offertes par les véhicules de plus en plus connectés et automatisés et sur la digitalisation des services.

Dans ce cadre, les parties au contrat de filière s'accordent sur les projets structurants suivants à mettre en œuvre, et qui visent à activer les principaux leviers identifiés.

### 6.1 Accélérer le renouvellement du parc

Le parc automobile ne cesse de vieillir, ce qui traduit une plus longue durée de vie des véhicules sur le marché (l'âge moyen des VP était de 10,5 ans en 2022 ; *source DGEC*). Ce n'est pas en soi une mauvaise nouvelle, mais cela maintient en circulation des véhicules très anciens et très émetteurs (CO<sub>2</sub> et émissions polluantes) car relevant de réglementations anciennes bien moins exigeantes qu'aujourd'hui.

Dans ce cadre, les pouvoirs publics s'engagent à poursuivre les dispositifs de soutien à l'achat ou la location longue durée d'un véhicule électrique, rendant plus accessible la mobilité électrique, en particulier pour les ménages les plus modestes, en soutenant les véhicules ayant la meilleure performance environnementale de production, avec une perspective pluriannuelle. Ces aides pourront être complétées, dans le cadre des dispositifs en faveur des mobilités décarbonées par les Régions, en particulier par des soutiens complémentaires ciblés sur les ménages concernés par la mise en place des ZFE-m (zones à faibles émissions mobilité) et par des aides aux professionnels et aux collectivités.

Des dispositions seront par ailleurs mises en place **pour rendre plus incitatif le renouvellement des flottes d'entreprises et de transporteurs** par des véhicules zéro émission.

### 6.2 Réduire les émissions du parc de véhicules en circulation

Plusieurs leviers doivent être actionnés pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules :

- **Alimenter les véhicules thermiques et hybrides du parc avec des carburants décarbonés**, afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans une approche d'analyse de cycle de vie. La directive européenne RED III (*renewable energy directive*) encadre le recours aux biocarburants et autres carburants alternatifs. Les constructeurs veilleront à informer les consommateurs et clients des compatibilités de leurs véhicules avec les différents types de carburants offerts et à encourager la transition vers des véhicules zéro émission ;
- **Développer leetrofit** pour les véhicules et usages pour lesquels cela a du sens tant sur le plan écologique qu'économique. Des homologations existent ou sont en cours pour l'ensemble des segments – VP, VUL, VI, bus/cars, en privilégiant des véhicules 100% électriques et des véhicules à hydrogène ;
- **Inciter à l'écoconduite et à l'éco-entretien automobile**, c'est-à-dire l'ensemble des actions qui devraient être mises en place pour optimiser l'état du véhicule et la conduite afin de réduire au maximum les émissions de CO<sub>2</sub> et les émissions polluantes. Le contrôle technique y a déjà contribué mais son rôle pourrait être renforcé, notamment sur les particules où le contrôle a été mis en place dans plusieurs pays afin de détecter l'enlèvement ou la détérioration du filtre à particules. Les constructeurs et les auto-écoles poursuivront par ailleurs les efforts engagés pour aider les conducteurs à adopter les bonnes pratiques en matière d'écoconduite ;

- **Favoriser lors des étapes d’entretien des véhicules le recours à des composants/ consommables** permettant de réduire les émissions de carbone à l’usage, tel que le montage de pneus à faible résistance au roulement et l’utilisation d’huiles avec des indices bas, réduisant les frottements dans le moteur thermique. La filière et les pouvoirs publics étudieront les leviers qui pourraient être actionnés en ce sens.

### 6.3 Développer les différentes formes de mobilité partagée et d’intermodalité

L’évolution du nombre de km parcourus du parc global de véhicules a été historiquement corrélée avec l’évolution de l’activité économique en général. Cela s’est traduit par une progression de 70% depuis 30 ans en Europe, et de plus de 30% en France.

L’enjeu pour aller vers la neutralité carbone en 2050 serait de les décorréler, donc d’arriver à **baisser le nombre de km parcourus sans contraindre le besoin de mobilité**.

Un des paramètres essentiels est le **taux d’occupation** moyen d’un véhicule qu’il conviendrait de faire progresser par le développement de différentes formes de mobilité partagée, en favorisant les avantages à l’usage. Au même temps, le **report modal** peut contribuer aussi à la baisse du nombre de km parcourus. Des dispositifs faisant partie de la feuille de route décarbonation de la filière automobile vont contribuer à optimiser les usages :

- Mieux mobiliser le Fonds Vert pour qu’il puisse porter son plein potentiel pour le développement du covoiturage et le développement des nouvelles mobilités ;
- Etudier la mise en place des dispositifs incitatifs à l’utilisation au covoiturage, notamment le développement de voies réservées
- Renforcer le dispositif du Forfait Mobilités Durables, en élargissant son périmètre (éligibilité de la recharge électrique, location, ...) et en faisant connaître davantage ce dispositif essentiel au développement des nouvelles mobilités auprès des entreprises par le déploiement de campagnes de communication dédiées.

Les innovations majeures réalisées ces dernières années dans la connectivité ultra-rapide, les différentes formes d’aide à la conduite, les véhicules de plus en plus automatisés, voire totalement automatisés, et le partage de données (production et données d’utilisateur) offrent des possibilités inédites pour développer de **nouveaux services de mobilité**, et notamment de mobilité partagée. Dans ce cadre, la filière automobile s’engage à se rapprocher des collectivités locales et de leurs représentants – en priorité les Régions comme cheffes de file de l’intermodalité, les AOM (autorités organisatrices de la mobilité), ainsi que les métropoles et les intercommunalités – pour identifier, en fonction des caractéristiques de leurs territoires et des besoins en mobilité, les formes les plus appropriées et viables économiquement de services de mobilité partagée qui pourraient être déployés, en complément de l’offre traditionnelle de transports collectifs.

### 6.4 Accompagner le développement de la connectivité des véhicules pour en maximiser les bénéfices

Les innovations majeures réalisées ces dernières années dans la connectivité véhicules-infrastructures et véhicules-véhicules, ainsi que les différentes formes d’aide à la conduite, les véhicules de plus en plus automatisés, et le partage de données offrent des possibilités inédites pour **améliorer la sécurité routière, fluidifier les trafics, faciliter les parcours multimodaux et développer de nouveaux services de mobilité**.

La filière poursuivra par ailleurs avec le soutien des pouvoirs publics ses **programmes d’expérimentation de nouveaux services et de déploiement pilotes** associés à la connectivité (5G, 5G+, 6G) et à la conduite automatisée, en s’appuyant sur les enseignements des projets passés ou en cours projets (SAM, 5G Open-

Road). La filière s'inscrira aussi dans la **feuille de route nationale sur les services numériques multimo-  
daux** (MaaS) où la mobilité automobile doit s'articuler avec les autres modes, en s'appuyant sur des ap-  
plications numériques favorisant l'intermodalité (prise en compte des services de mobilité tels que le co-  
voiturage, autopartage, parking-relais et stationnement de manière générale, bornes de recharge...) et  
sur des données publiques et privées notamment celles diffusées sur la plateforme transport.data.gouv.fr.

Au-delà, la filière et l'Etat, en lien avec les autres acteurs concernés (notamment filière des industries  
numériques, gestionnaires routiers et collectivités locales) élaboreront conjointement une **feuille de  
route de déploiement de la connectivité véhicules-infrastructures**, tenant compte des obligations d'ac-  
cès aux données routières issues du cadre réglementaire national et européen. Cette feuille de route pré-  
sentera plusieurs scénarios de déploiement, et pourra donner lieu à engagements réciproques en termes  
de cas d'usage prioritaires, d'équipement des véhicules, d'équipements de bord de voie, là où c'est perti-  
nent, et d'architectures ou d'espaces sécurisés de données routières qualifiées.

# Signatures

**Etat** : les ministres concernés

**Régions de France** : Xavier Bertrand

**Au nom des acteurs de la Filière Automobile** : Luc Chatel, président du comité stratégique de filière

**Les organisations syndicales** :

**En présence de** :

- Grandes entreprises de la filière automobile
- Fédérations professionnelles, représentant les entreprises de la filière (industrie et services)
- Pôles de compétitivité et associations régionales de l'Industrie Automobile
- Organisations représentatives des branches

## Annexe 1 – Bilan des actions du CSF 2018-2022

### **Objectif 1 : multiplier par 5 la part de ventes des véhicules électriques entre 2018 et 2022**

L'objectif a été atteint et même dépassé. Les ventes de véhicules particuliers 100% électriques sont passées de 39.000 en 2018 à 203.000 en 2022, soit un facteur 5,2.

Le parc de véhicules électrifiés (VE et hybrides rechargeables) de 207.000 fin 2018 à 1.100.000 fin 2022, soit un facteur 5,3.

L'offre de véhicules électriques (BEV, PHEV) s'est également considérablement diversifiée pendant cette période, avec plus de 75 modèles disponibles sur le marché à fin 2022.

Les ventes de VUL électriques ont doublé entre 2020 et 2022, pour atteindre 17.000 en 2022, alors que l'objectif fixé dans l'avenant au CSF Auto était un triplement.

Concernant les VI, la part de marché des bus urbains est passée de 3% en 2018 à 29% en 2022, grâce au programme Moebus 2019-2021 de soutien aux collectivités locales. Dans le même temps, l'offre de camions électriques s'est fortement développée, mais leur part de marché reste très faible, à moins de 0,5% en 2022, les ventes restant très dépendantes des aides publiques octroyées.

Les constructeurs Renault et Stellantis ont par ailleurs développé des modèles à pile à combustibles (FCEV) alimentés en hydrogène pour des segments VUL pour lesquels l'électrique à batterie ne convient pas bien au regard des contraintes d'usage. Des constructeurs comme Toyota ou Hyundai ont investi également de façon précoce dans cette technologie, y compris pour des véhicules particuliers à usage intensif (taxis notamment).

L'Etat a fortement soutenu cette dynamique au travers de plusieurs dispositifs :

- **Réforme du bonus écologique (2024)** : prend en compte l'impact écologique du véhicule de l'extraction des matériaux jusqu'à la vente au client final.
- **Leasing social** : permet aux ménages les plus modestes de bénéficier d'une location longue durée de voitures électriques à 100€ par mois.
- **Soutien à l'achat de véhicules lourds électriques** : permet de rendre les poids lourds électriques plus accessibles.

### **Objectif 2 : atteindre 100.000 points de recharge électrique d'ici fin 2022**

L'objectif n'a pas été complètement atteint puisqu'on comptait 82.000 points de recharge à fin 2022 contre 25.000 fin 2018. Néanmoins, après deux années de croissance faible en 2019 et 2020, le déploiement des bornes s'est fortement accéléré depuis 2021, et l'objectif des 100.000 points a été atteint en mai 2023.

A noter en particulier l'équipement des aires d'autoroute en bornes de recharge rapide, le déploiement de bornes dans les centres commerciaux et le programme d'équipement en bornes de recharge des entreprises de service à l'automobile. L'équipement des copropriétés reste encore aujourd'hui une source de préoccupation, avec un nombre insuffisant de places équipées, malgré la mise en place d'un dispositif réglementaire désormais bien abouti et de solutions de financement innovantes.

Concernant les stations hydrogène, plusieurs points d'avitaillement ont été installés au cours du contrat de filière 2018-2022, mais c'est dans le prochain contrat que la réelle montée en puissance devrait s'opérer.

De nombreux dispositifs ont été mis en place par les pouvoirs publics pour soutenir ce déploiement :

- **Le programme CEE d’Aide au Développement du Véhicule Electrique grâce à de Nouvelles Infrastructures de Recharge (ADVENIR)** a déjà permis de financer près de 140 000 points de recharge avec 320M€ d’aides depuis 2016. Le programme a été réabondé en octobre 2023 à hauteur de 200M€.
- **En 2023, dans le cadre de l’AAP « Soutien au déploiement de stations de recharge haute puissance » du programme France 2030**, 19 projets ont été désignés lauréats, représentant 106 M€ d’aides et 330 M€ d’investissement, pour l’installation de 4 400 points de recharge rapides dont 3 800 supérieurs à 150 kW.
- **Le programme « Infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les stations-service indépendantes »** soutient le déploiement d’IRVE ouvertes au public dans les petites stations-service indépendantes, doté d’un budget de 10M€ et prolongé jusqu’en 2024.

### **Objectif 3 : faire émerger une offre industrielle française et européenne dans le domaine des batteries**

L’objectif est à ce stade atteint, puisqu’une quarantaine de projets de *gigafactories* sont apparus en Europe pour une capacité de production à terme d’environ 1 à 1,2 TWh, permettant de couvrir l’essentiel du besoin du marché européen.

La France a réussi à attirer quatre projets de *gigafactories* à ce jour, pour une capacité potentielle de 100 à 120 GWh en 2030, et d’importants projets de R&D tournés vers les nouvelles générations de batterie (à électrolyte solide notamment). Un premier projet, ACC à Douvrin, s’est concrétisé récemment, avec un début de production série fin 2023.

### **Objectif 4 : créer un écosystème du véhicule connecté et autonome, en vue de développer de nouveaux services de mobilité**

Deux grands projets fédérateurs d’expérimentation ont été conduits pendant la période du contrat de filière 2018-2022, pour le développement de cas d’usage du véhicule autonome (SAM, permettant de réaliser 14 expérimentations dans des territoires diversifiés, en zones urbaines, péri-urbaines et rurales), et pour l’utilisation de la 5G (5G OpenRoad, expérimentant les apports de cette technologie pour de nouveaux services, par exemple de livraison ou de valet parking).

Le projet SAM a permis de collecter les données utiles – dans une logique de bien commun – à l’élaboration du cadre réglementaire en France permettant d’autoriser la circulation de véhicules à délégation de conduite, aux différents niveaux d’autonomie requis.

La filière a par ailleurs conduit une étude sur les nouveaux services de mobilité destinée à aider les collectivités locales à mettre en place des dispositifs adaptés à leurs territoires pour stimuler les services de mobilité partagée (autopartage, covoiturage, services de navettes autonomes...).

### **Objectif 5 : stimuler l’économie circulaire**

La période du contrat de filière a permis de sélectionner 4 projets de recyclage des batteries Li ion pour le secteur automobile :

- Eramet et Suez pour une unité intégrée dès 2024 de démantèlement des batteries jusqu’à la production de sels de Ni, Co et Li pour réincorporation dans des cellules de batteries neuves ;
- Orano pour des projets de R&D avec de nombreux partenaires européens, ainsi qu’une unité de recyclage des batteries dans le Limousin, et, plus récemment l’annonce d’un partenariat avec le chinois XTC pour créer dans le Nord de la France deux usines de fabrication de composants pour batteries et d’un centre de recyclage ;

- Véolia et Solvay avec le groupe Renault, visant à construire une première unité de 10 kt/an en 2023 puis une seconde de 30 kt/an en 2028 pour recycler la *black mass* issue du démantèlement des batteries en fin de vie ;
- Mecaware avec Verkor pour construire sur site une unité de recyclage des rebuts de fabrication de batteries (*scrap*) de 6 à 8 kt/an de capacité, après un démonstrateur à Grenoble de 50 à 100 t/an.

La filière s'est par ailleurs préparée à la mise en place de la filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) pour les véhicules hors d'usage (VHU) créée par la loi Anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC) de 2020 afin d'accroître la part des pièces de rechange issues du recyclage, et des matières recyclées incorporées dans les véhicules neufs.

### **Objectif 6 : soutenir l'innovation**

L'Etat s'était engagé à maintenir le soutien à la R&D à hauteur d'au moins 650 M€ sur la période, afin de répondre aux différents défis d'innovation technologique pour la transition énergétique et digitale.

L'objectif a été atteint, avec la mise en place du CORAM en 2020 (Comité d'orientation pour la recherche automobile & mobilités) et l'attribution, au travers des différents programmes du Plan de soutien automobile, de France Relance et de France 2030, de subventions aussi bien aux grandes entreprises qu'aux ETI et aux PME de la filière.

Cet appel à projet, reconduit en 2024, a déjà permis de soutenir depuis son lancement en 2020 60 projets, avec 393M€ d'aides pour 1,2Mds€ d'investissements.

### **Objectif 7 : anticiper les besoins en compétence et en emplois**

La filière s'était engagée à actualiser les études prospectives sur l'emploi et les compétences dans la filière amont et aval, à accroître de 50% la formation en alternance, à passer de 5 à 8 campus des métiers et des qualifications (CMQ) dans la filière, et à travailler sur l'attractivité de la filière, notamment pour les femmes.

Les objectifs ont été atteints, dans un contexte de poursuite de l'érosion des effectifs pour la partie industrielle de la filière, mais, à l'inverse, d'une croissance des effectifs dans la partie aval des services à l'automobile, avec, pour toute la filière, de profondes transformations des besoins en compétences, accélérées par la crise covid et ses multiples conséquences.

Le grand programme PIA-ACE de 18 M€ a été conduit à son terme, permettant de mettre en place de nouvelles formations pour répondre aux enjeux de la transition énergétique et digitale de la filière, mais aussi de lancer de nouvelles initiatives pour développer l'attractivité de la filière. L'EDEC Auto a permis par ailleurs de mettre à jour les études prospectives des besoins en compétence, déclinés par région.

Trois nouveaux campus des métiers et des qualifications ont été créés : CMQ économie circulaire en Ile-de-France ; CMQ inter-filière (Ferroviaire, Industrie Automobile et Eco-Mobilité) dans les Hauts-de-France, travaillant notamment sur le sujet des batteries ; CMQ Industries de la Mobilité en Normandie. Ces CMQ jouent un rôle central dans les grands projets retenus dans le cadre de l'AMI CMA pour développer les formations nécessaires pour le déploiement des nouvelles chaînes de valeur automobiles : les batteries, l'hydrogène pour la mobilité, la cybersécurité, l'électronique de puissance ou encore l'économie circulaire.

La filière « aval » s'était engagée à mettre en place une plateforme d'emploi spécifique aux Services de l'Automobile, à accroître de 50% la formation en alternance, à mettre en place un dispositif de formation continue au bénéfice des salariés de la filière en vue du développement de leurs compétences et du maintien de leur employabilité, à mettre en place des actions de communication autour

de l'attractivité de la filière, à créer des certifications professionnelles au regard des besoins et pratique des entreprises, à mobiliser le PIC en vue de l'utilisation de l'intelligence artificielle pour analyser les besoins en compétences des entreprises, créer un outil en vue d'enrichir les données de l'observatoire,

Les objectifs ont été atteints, au travers de :

- La mise en place de la plateforme « monjobauto.fr » proposant des offres d'emploi ciblées sur les métiers du secteur, une CVthèque, des informations sur des évènements professionnels ;
- Les chiffres de l'alternance n'ont eu de cesse de progresser depuis 2018, passant notamment de 26 791 alternants en 2018 à 38 365 à la rentrée 2022 ; La hausse se poursuit avec les premiers chiffres de la rentrée 2023 ;
- La mise en place d'un programme de formation continue spécifique « Compétences Emploi IV », devant permettre aux entreprises d'adapter les compétences de leurs salariés aux évolutions techniques issues des nouvelles motorisations (véhicule hybride, électrique, hydrogène), de la connectivité accrue des véhicules modifiant le processus de maintenance et de vente et du renforcement des normes liées à la protection de l'environnement et à la sécurité routière ;
- Les éditions successives de la Semaine des Services de l'Automobile et des Mobilités, ayant pour ambition chaque année de faire découvrir les métiers, les formations et les organismes de formation des services de l'automobile et de la mobilité auprès des jeunes, des entreprises mais aussi des institutionnels ;
- La mise en place d'une vingtaine de certifications professionnelles ;
- La création d'un outil « Scan auto » en vue d'enrichir les données de l'Observatoire.

### **Objectif 8 : accompagner les reconversions de personnel**

L'objectif était d'identifier les sous-filières les plus impactés par la fin programmée des véhicules thermiques et d'accompagner les salariés concernés, via le dispositif de transition collective et des soutiens ad hoc, afin d'anticiper les reconversions à opérer, dans ou en dehors de l'entreprise.

L'objectif a été atteint à ce stade, mais l'essentiel reste devant nous, pour la période à venir du contrat 2024-2027. Un fonds spécifique de 50 M€ a été créé en 2021 (doté à hauteur de 20 M€ par Renault et Stellantis, et de 30 M€ par l'Etat) pour aider les salariés touchés par la mise en liquidation de leur entreprise, en complément des contrats de sécurisation professionnelle (CSP) portés par Pôle Emploi. Ce fond a permis un bon taux de retour à l'emploi pour les salariés soutenus à ce jour dans le cadre de ce dispositif.

Côté filière aval, la branche a réussi à renforcer les dispositifs de GPEC/ GEPP et à identifier les évolutions de carrière au sein de la filière. Un travail de terrain avec les acteurs de l'emploi a été réalisé au plus près des besoins.

### **Objectif 9 : renforcer la compétitivité de la filière automobile**

L'objectif était d'aider les entreprises à s'adapter aux bouleversements de la filière et à optimiser leur performance industrielle.

Plusieurs dispositifs ont été mis en place dans ce cadre pour atteindre l'objectif fixé :

- Cinq promotions d'accélérateurs Auto ont été mis en place par Bpifrance avec le soutien de la filière, pour accompagner plus d'une centaine d'entreprises, essentiellement des PME, dans l'accélération de leur croissance en s'orientant vers les créneaux porteurs d'avenir. Les évaluations réalisées à l'issue de ces programmes témoignent d'un retour très positif de la part des entreprises participantes à ces Accélérateurs ;

- Près de 200 entreprises ont été accompagnées individuellement pour les aider à s’adapter à l’évolution de leur marché dans le cadre d’un dispositif mis en place par la PFA et soutenu financièrement par la Direction Générale des Entreprises (DGE) ;
- Plusieurs centaines d’entreprises de la filière ont été aidées dans le cadre d’AAP du plan de soutien automobile, du plan de Relance et de France 2030 pour soutenir leurs investissements visant à optimiser leur performance industrielle (digitalisation, usine 4.0), à se diversifier et à répondre aux exigences en matière environnementale.
  - L’AAP diversification des sous-traitants : 82 projets soutenus avec 90M€ d’aides pour 380M€ d’investissements ;
  - L’AAP « Soutien aux projets d’investissements » pour le véhicule de demain : 120 projets d’investissements portés par des sous-traitants soutenus en 2023 avec 315M€ d’aides pour 1,5Md€ d’investissements.

**Objectif 10 : jouer collectif, optimiser les relations clients-fournisseurs au sein de la filière**

L’objectif est de créer les conditions d’une réelle solidarité au sein de la filière, en favorisant le dialogue et les relations partenariales entre les acteurs.

Dans cet objectif, la filière a travaillé en 2020 à une révision du code de performance et de bonnes pratiques, ainsi qu’aux dispositifs de médiation en place. Elle a mis en place un comité de suivi qui réunit l’ensemble des acteurs quatre fois par an.

## Annexe 2 – Livrables du CSF 2024-2027

Cette annexe synthétise les livrables des différents projets structurants du contrat stratégique de la filière automobile 2024-2027, selon les axes définis dans le corps de ce document. Lorsqu'il est marqué « filière » comme (co-)pilote d'un livrable, il peut s'agir de l'amont, de l'aval ou des deux ensemble, sauf mention explicite.

### Axe 1 – Gagner en compétitivité et stimuler l'innovation pour créer de la valeur en France

#### Projet structurant 1.1 : Créer les conditions d'une plus grande attractivité de nos territoires pour les investissements d'avenir

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
1.1.1	Reconstitution ou mise en place d'aides à l'investissement dans le cadre de France 2030, avec une attention particulière portée à l'accès des sous-traitants et des PME.	Etat	Montant d'aides investies Montant d'investissements mobilisés Montant d'aides publiques mobilisées par les PME Montant d'aides publiques mobilisées par les sous-traitants Nombre d'implantations de nouvelles entreprises/usines en France	Bilan annuel
1.1.2	Engagement de l'Etat à travailler à l'élaboration de dispositifs spécifiques à la filière automobile au niveau européen (NZIA, régimes d'aide...)	Etat	Discussions avec la commission européenne et les Etats membres	2024
1.1.3	Poursuite par l'Etat de ses actions pour donner accès à une énergie décarbonée et à des prix compétitifs	Etat	Prix de l'électricité pour les entreprises	2024
1.1.4	Promotion de la prise en compte des analyses de cycle de vie dans les trajectoires de décarbonation du secteur du transport routier. La filière s'engage à mettre en place des indicateurs de suivi de l'empreinte carbone des pièces, composants et véhicules en analyse de cycle de vie	Etat, filière	Mise en place d'une approche ACV Indicateur de suivi de l'empreinte carbone des pièces, composants et véhicules en analyse de cycle de vie	2024-2026
1.1.5	Facilitation de l'accès aux financements en activant le FAA (fonds avenir automobile), en mobilisant le secteur financier	Etat	Nombre d'entreprises soutenues par le FAA et autres fonds positionnés sur la filière automobile	Bilan annuel

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
1.1.6	Défense de la compétitivité externe de la France (et de l'Europe) en œuvrant pour des politiques commerciales plus équitables	Etat	Etat des discussions avec la commission européenne et les Etats membres	Bilan annuel

### Projet structurant 1.2 : Accentuer la dynamique d'optimisation des moyens de production

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
1.2.1	Mise à disposition aux acteurs de la filière, amont et aval, d'études visant à identifier les segments potentiellement en croissance	Filière	Nombre d'entreprises participant à la restitution de l'étude et accédant aux livrables	2024
1.2.2	Lancement de nouvelles promotions de l'Accélérateur automobile pour l'amont et l'aval de la filière	Etat, Bpifrance, Filière, constructeurs	Nombre d'entreprises accélérées	Point annuel
1.2.3	Poursuite du dispositif d'accompagnement individuel des entreprises avec une aide des constructeurs dans l'identification des entreprises à haut potentiel	Etat, Filière	Nombre d'entreprises accompagnées	Bilan annuel
1.2.4	Mise en place d'indicateurs de suivi des progrès réalisés dans les domaines de l'automatisation et de la digitalisation (usine 4.0) par les entreprises de la filière	Etat, régions, filière	Indicateur de suivi sur l'automatisation et la digitalisation des entreprises	Suivi annuel
1.2.5	Visite d'un millier d'entreprises sous-traitantes, notamment des PME, par les services de l'Etat en région, par des services des régions ou par des représentants de la filière (pôle de compétitivité/ ARIA) pour être à l'écoute de leurs besoins et les aider à identifier les dispositifs d'aide les plus utiles	Etat, régions, filière	Nombre d'entreprises contactées	Bilan annuel

### Projet structurant 1.3 : Stimuler l'innovation pour reconquérir notre souveraineté technologique

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
1.3.1	Pérennisation du dispositif CORAM de soutien à l'innovation et association de la PFA et des pôles de compétitivité	Etat	Montant d'aides publiques et investissements mobilisés	Bilan annuel
1.3.2	Investissement dans la R&D par la filière	Filière	Montants investis dans des projets de R&D Nombre de brevets déposés	Billan annuel
1.3.3	Soutien à l'innovation des entreprises de la distribution et des services	Etat, Filière	Etude spécifique pour identifier les nouveaux dispositifs de soutien adaptés Soutien à la digitalisation des acteurs de l'entretien-réparation avec l'étude d'une prorogation de l'opération « Mon Garage Digital » Montant d'aide pour soutenir le <i>Moove Lab</i>	Billan annuel

## Axe 2 – Renforcer l’attractivité de la filière et anticiper les besoins en reconversion de salariés dans les territoires

### Projet structurant 2.1 : Anticiper les restructurations à venir au niveau des territoires les plus concernés

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
2.1.1	Mise en place d’une instance de suivi au niveau national pour suivre les politiques d’anticipation et d’accompagnement des restructurations	Toutes les parties prenantes	Création de l’instance nationale de suivi	Début 2024
2.1.2	Prolongation et ouverture à l’anticipation des mutations sur les territoires du fonds existant d’accompagnement et de reconversion des salariés de la filière automobile, sous condition d’une validation par le ministère du travail et par les constructeurs Renault et Stellantis	Etat, constructeurs	Prolongation et ouverture du dispositif	Fin 2024
2.1.3	Mise en place d’un ou plusieurs projets pilote sur des territoires parmi les plus concernés par les transformations de la filière pour déployer les stratégies territoriales avec l’ensemble des parties prenantes	Toutes les parties prenantes	Nombre de projets pilote	Bilan annuel
2.1.4	Sollicitation d’un nouvel EDEC pour 2025-2027	Etat, filière, branches, OPCO2i	Engagement d’un nouvel EDEC pour 2025-2027 et montant d’aides engagées	Fin 2024

### Projet structurant 2.2 : Développer l’attractivité de l’ensemble des métiers de l’automobile

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
2.2.1	Réalisation d’une série-web exposant les différents métiers de l’automobile dans un format attractif sur une plateforme dédiée	Filière	Nombre d’épisodes, couverture des métiers, nombre de vues	Octobre 2024
2.2.2	Mise en place d’une campagne nationale de communication de grande envergure dédiée à la valorisation des métiers des services de l’automobile	Filière, branches	Mise en place d’indicateurs	2024
2.2.3	Actions en faveur de la mixité dans les entreprises de la filière amont et aval	Filière	Taux de féminisation dans l’amont Taux de féminisation dans l’aval	Bilan annuel

### Projet structurant 2.3 : Assurer les formations nécessaires aux nouveaux besoins en compétences

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
2.3.1	Poursuite de la promotion de l’alternance dans la filière, en cohérence avec les objectifs de l’OPCO 2i et l’OPCO Mobilités	Filière, OPCO2i et OPCO Mobilités	Taux d’augmentation de l’alternance	Bilan annuel

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
2.3.2	Poursuite du développement de formations spécifiques pour la filière aval	Filière, OPCO Mobilités, ANFA	Nombre de nouvelles formations dans les différents domaines	Bilan annuel
2.3.3	Développement et déploiement au niveau national de nouveaux parcours de formation par les CMQ/ CMQe	Etat, filière	Nombre de nouveaux parcours de formation	Bilan annuel

## Axe 3 – Assurer notre souveraineté, jouer collectif et renforcer la résilience de la filière

### Projet structurant 3.1 : Sécuriser les approvisionnements stratégiques et renforcer la résilience de la filière

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
3.1.1	Développement en France de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'électronique de puissance	Etat, filières auto et électronique	Mise en place d'indicateurs de suivi	Bilan annuel
3.1.2	Identification des priorités en termes de sécurisation des approvisionnements de matières critiques	Etat, filière auto et mines & métallurgie, OFREMI	Liste de matières premières priorisées Nombre d'entreprises accompagnés Montant mobilisé sur le fonds d'investissement dédié	Programme annuel OFREMI
3.1.3	Réalisation de <i>stress tests</i> périodiques sur certaines chaînes de valeur de la filière pour évaluer leur résilience et prendre les mesures nécessaires pour réduire les éventuelles fragilités	Etat, filière	Nombre de stress tests réalisés	2024 - 2025

### Projet structurant 3.2 : Renforcer la dynamique collective

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
3.2.1	Adoption d'une stratégie offensive en matière de normalisation européenne et internationale	Etat, filière	Nombre de sujets prioritaires identifiés	Bilan annuel
3.2.2	Définition collective d'une politique globale filière en matière de RSE	Filière	Nombre d'entreprises sensibilisées via des webinars et d'autres actions	2024 et suivants
3.2.3	Poursuite des efforts de dialogue partenarial et collectifs entre acteurs de la filière	Etat, Médiation des entreprises, filière	Nombre d'enquêtes sur la qualité des relations client-fournisseur Nombre de rencontres entre grands donneurs d'ordre et pouvoirs publics	Tous les ans
3.2.4	Encouragement de partenariats en matière d'innovation entre clients et fournisseurs sur les thèmes prioritaires fixés par la feuille de route technologique de la filière	Filière	Nombre de projets partenariaux déposés dans le cadre du CORAM	Bilan annuel
3.2.5	Contribution de la filière à l'élaboration des règles en matière d'accès et de partage de données dans le cadre du Data Act européen	Filière	Document de la filière	2024

## Axe 4 – Accélérer la transition énergétique et écologique

### Projet structurant 4.1 : Développer et promouvoir l'offre de véhicules électriques en prenant en compte l'exigence de sobriété

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
4.1.1	Atteinte des objectifs de ventes de VP 100% électrique pour respecter les normes de CO <sub>2</sub>	Etat, filière	Valeur moyenne des émissions CO <sub>2</sub> par km parcouru sur le marché français des VP Part des VP 100% électriques dans les ventes de véhicules neufs	Tous les ans
4.1.2	Atteinte des objectifs de ventes de VUL 100% électrique (à batterie et à hydrogène) pour respecter les normes de CO <sub>2</sub>	Etat, filière	Valeur moyenne des émissions de CO <sub>2</sub> par km parcouru sur le marché des VUL Part des VUL 100% électriques (à batterie et à hydrogène) dans les ventes de véhicules neufs	Tous les ans
4.1.3	Réalisation d'une forte progression des ventes de camions électriques	Etat, filière	Valeur moyenne des émissions de CO <sub>2</sub> par km sur le marché des camions Part des camions 100% électriques dans les ventes de véhicules neufs	Tous les ans
4.1.4	Augmentation de la part de marché des bus 100% électrique	Etat, filière	Valeur moyenne des émissions de CO <sub>2</sub> par km parcouru sur le marché des bus Part des autobus 100% électriques dans les ventes de véhicules neufs	Tous les ans

### Projet structurant 4.2 : Soutenir l'achat et l'utilisation de véhicules propres

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
4.2.1	Engagements de l'Etat à proposer des aides de soutien à l'achat et à la location longue durée de véhicules neufs à zéro émission, via le bonus écologique, le leasing de voitures électriques, le dispositif de suramortissement pour les professionnels, des dispositifs de soutien spécifiques pour les poids lourds	Etat	Nombre de véhicules subventionnés Tonnes de CO <sub>2</sub> évitées Reste à charge selon les déciles des ménages et les segments de voiture	Bilan annuel
4.2.2	Accompagnement financier pour l'acquisition de véhicules lourds électriques	Etat	Montant des aides mobilisés	Bilan annuel
4.2.3	Maintien d'un dispositif spécifique de soutien aux VUL zéro émission	Etat	Montant des aides mobilisés	Bilan annuel

### Projet structurant 4.3 : Développer les infrastructures de recharge/ d'avitaillement et l'interaction véhicule-réseau

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
4.3.1	Poursuite de la dynamique de déploiement de points de recharge accessibles au public	Etat	Nombre de points de recharge en ligne avec l'objectif 400 000 points de recharge en 2030	Bilan annuel
4.3.2	Développement de bornes de recharge rapide sur les grands axes du territoire et dans des hubs urbains	Etat	25 000 points de recharge d'au moins 50 kW d'ici fin 2027	Bilan annuel
4.3.3	Déploiement des stations d'hydrogène dans le respect du règlement AFIR	Etat	Nombre de stations installées	Bilan annuel
4.3.4	Déploiement d'IRVE pour les poids lourds en dépôt et à destination ainsi que des IRVE haute puissance accessible au public	Etat	Nombre de points de recharge déployés en dépôt et à destination Nombre de bornes de recharge haute puissance publiques déployées pour les véhicules lourds	Bilan annuel
4.3.5	Déploiement des points de recharge dans les métiers des services de l'automobile	Etat, filière	Nombre de points de recharge déployés dans les métiers des services de l'automobile	Bilan annuel

### Projet structurant 4.4 : Contribuer à la sobriété énergétique et hydrique ainsi qu'à la décarbonation

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
4.4.1	Mise en place d'un plan de sobriété hydrique afin de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par le gouvernement au niveau national	Filière	Mise à disposition des entreprises des éléments de méthode pour mettre en œuvre des actions concrètes sur leurs sites Nombre d'échanges trans-sectorielles sur les bonnes pratiques à mettre en œuvre Elaboration d'un plan spécifique pour les stations de lavage	2024
4.4.2	Accompagnement des entreprises à décarboner leurs process industriels via les dispositifs existants, p.ex. ceux de Bpifrance et l'ADEME, pour financer des diagnostics et des mesures de décarbonation	Etat, filière, Bpifrance, ADEME	Nombre d'entreprises accompagnées	Bilan annuel
4.4.3	Conduite d'une étude pour décarboner les métiers de l'aval automobile	Etat, filière	Etude réalisée	2024
4.4.4	Mise en place d'un suivi annuel des émissions scopes 1 et 2, et si possible scope 3, des entreprises de la filière	Etat, filière	Données annuelles filière	Bilan annuel

## Axe 5 – Favoriser l'économie circulaire

### Projet structurant 5.1 : Développer l'écoconception des pièces et composants d'un véhicule

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
5.1.1	Travail sur l'éco-conception des pièces et des véhicules, en ligne avec les cahiers des charges des donneurs d'ordre, concernant notamment la durabilité des pièces (électronique, batteries), leur allègement, réparabilité et recyclabilité	Filière VHU	Résultat des études engagées	Bilan annuel

### Projet structurant 5.2 : Développer les recours aux PIEC et le remanufacturing

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
5.2.1	Augmentation du gisement potentiel des pièces de réemploi via l'augmentation du flux de véhicules en fin de vie allant vers les centres VHU de la filière REP	Etat, filière	Nombre de véhicules en centres VHU Nombre de véhicules broyés Evolution en % de véhicules exportés/ en filière illégale	Bilan annuel
5.2.2	Promouvoir le retour de l'ensemble des pièces et composants démontées lors des opérations de maintenances dans le circuit de l'économie circulaire et les réinjecter en Après-Vente suite à traitement approprié et respectant des standards de qualité précis	Filière	Mise en place d'un indicateur de suivi	Bilan annuel
5.2.3	Augmentation du recours aux pièces de réemploi contrôlées, aux pièces reconditionnées certifiées et garanties selon les standards de qualité, dans le cadre des objectifs fixés à la filière REP VHU	Filière	Nombre de PIEC par VHU (en unités) Nombre de PIEC récupérées (en unités) Evolution du nombre de PIEC dans les contrats d'assurance automobile (en unités)	Bilan annuel
5.2.4	Plans de communication auprès des réseaux de réparation pour promouvoir le recours à des pièces de réemploi reconditionnées	Etat, filière	Mise en place d'un indicateur de suivi	Bilan annuel
5.2.5	Etude d'un plan d'accompagnement spécifique à l'industrialisation des procédés de recyclage dans les centres VHU agréés	Etat, filière	Mise en place d'un indicateur de suivi	Bilan annuel

### Projet structurant 5.3 : Accroître le recyclage des métaux (acier et aluminium notamment)

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
5.3.1	Augmentation la part de l'acier recyclé à 20% en 2027	Filière acier	Part d'acier recyclé	Bilan annuel

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
5.3.2	Précision des conditions de collecte de l'acier contenu dans les VHU	Multi-filières	Conduite d'une étude multipartite d'ici mi-2025	2025
5.3.3	Définition des circuits de collecte de l'aluminium corroyé contenu dans les VHU et des conditions d'orientation vers les nouveaux sites de recyclage de l'aluminium	Filières auto et aluminium	Note de synthèse	2025

#### **Projet structurant 5.4 : Développer et soutenir l'incorporation de matières plastiques, de composites, de caoutchouc et de textiles recyclés dans les véhicules neufs et leurs composants**

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
5.4.1	Identification des manques de disponibilité des Matières Premières Recyclées (MPR) dans le secteur automobile	Filière	Liste des manques de disponibilité	Bilan annuel
5.4.2	Création d'une liste des critères essentiels de validation d'une MPR pour l'automobile (couple matière/ application)	Filière	Liste de critères essentiels	2025
5.4.3	Identification des gisements de MPR issus de pièces manufacturées présentes dans les VHU et non exploitées aujourd'hui, et évaluation de leur pertinence technique, économique et environnementale	Filière	Liste de gisements de MPR	2025

#### **Projet structurant 5.5 : Mettre en place une filière de recyclage des batteries et améliorer la recyclabilité des batteries**

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
5.5.1	Investissement dans les segments de la chaîne de valeur des batteries	Etat, filière	Nombre de projets dans le raffinage des matières premières Nombre de projets dans les (pré-)CAM Nombre de projets dans la fabrication et transformation de la <i>black mass</i> Nombre de projets de recyclage de batteries	Bilan annuel
5.5.2	Amélioration de la recyclabilité des batteries	Etat, filière	Plan d'action	Bilan annuel

#### **Projet structurant 5.6 : Mettre en place une filière de recyclage des composants électroniques**

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
5.6.1	Définition d'un plan d'action pour favoriser le recyclage des composants électroniques issus de l'automobile	Etat, filières auto et électronique	Plan d'action	2025

**Projet structurant 5.7 : Mettre en place une filière de recyclage et d'économie circulaire sur les véhicules industriels**

<b>N°</b>	<b>Livrable</b>	<b>Pilote(s)</b>	<b>Indicateur(s)</b>	<b>Délai</b>
5.7.1	Travail sur la valorisation du potentiel de réemploi et la labellisation-certification de celui-ci avec les constructeurs et acteurs professionnels de la filière	Filière	Mise en place d'une labellisation-certification	2025

## Axe 6 – Gérer et renouveler de façon soutenable le parc automobile et le développement des nouvelles mobilités

### Projet structurant 6.1 : Accélérer le renouvellement du parc

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
6.1.1	Poursuite des dispositifs de soutien à l'achat ou la location longue durée d'un véhicule électrique en soutenant les véhicules ayant la meilleure performance environnementale de production, avec une perspective pluriannuelle	Etat	Montants d'aides engagés	Bilan annuel
6.1.2	Soutiens ciblés sur les ménages concernés par la mise en place de ZFE-m et pour les professionnels et les collectivités	Etat, régions, collectivités	Nombre de ménages aidés Montants d'aides engagés	Bilan annuel

### Projet structurant 6.2 : Réduire les émissions du parc des véhicules en circulation

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
6.2.1	Développement du retrofit de véhicule (conduisant à des véhicules 100% électriques pour les véhicules et usages pour lesquels cela a du sens tant sur le plan écologique qu'économique	Etat, filière	Montant d'aides engagées	Bilan annuel
6.2.2	Inciter à l'écoconduite et à l'éco-entretien automobile	Etat, filière	Plan d'actions	Bilan annuel

### Projet structurant 6.3 : Développer les différentes formes de mobilité partagée et d'intermodalité

N°	Livrable	Pilote(s)	Indicateur(s)	Délai
6.3.1	Poursuite et conduite de programmes d'expérimentation de nouveaux services associés à la 5G et à la conduite automatisé (projets 5G OpenRoad et SAM et suites à donner)	Etat, filière	Montant d'aides engagées	Bilan annuel
6.3.2	Contribution à l'élaboration d'une feuille de route de déploiement de la connectivité, en lien avec l'Etat et les autres filières concernées (routes, infrastructures numériques)	Etat, filière	Feuille de route	2025
6.3.3	Déployer la mobilité partagée (p.ex. location, autopartage, covoiturage) à travers des dispositifs dédiés et incitatifs	Etat, filière	Montant d'aides engagées, dispositifs dédiés	Bilan annuel