

Résumé



Avec près de 200 000 emplois directs (hors services), une valeur ajoutée annuelle de l'ordre de 13 milliards d'euros et une dépense de recherche et développement (R&D) annuelle de 4,4 milliards d'euros (ce qui en fait le secteur qui investit le plus dans la R&D, devant l'aéronautique ou encore l'industrie pharmaceutique), l'industrie automobile française est une composante essentielle de notre tissu économique et un maillon important de notre souveraineté technologique.

Dans un contexte marqué par la nécessité d'une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports (31 % des émissions nationales, dont 94 % liées à la route), cette industrie est fragilisée de longue date par un déficit de compétitivité du territoire français, qui peut être évalué entre 300 et 600 € par véhicule produit (selon que l'on compare la France à des pays d'Europe du Sud ou de l'Est, respectivement). Il représente entre 0,6 à 1,2 milliard d'euros par an pour les seules activités d'assemblage final, et constitue la principale source de l'érosion continue de la production automobile nationale, passée de 3,5 millions de véhicules par an au début des années 2000 à moins de 2 millions aujourd'hui. Ce déficit trouve sa racine dans un coût du travail plus élevé que celui de la plupart de nos voisins (à l'exception notable de l'Allemagne) et une fiscalité de production plus importante.

La fragilité de l'industrie automobile française limite aujourd'hui sa capacité à investir dans la révolution digitale et la rend plus vulnérable au choc que constitue la transition accélérée vers le véhicule zéro émission. Les conséquences pourraient être majeures à l'horizon de quelques années, notamment au regard de la concurrence féroce exercée par les nouveaux entrants chinois et américains. Pour pallier ces difficultés et donner sa chance à l'industrie française et européenne, il convient d'agir sur tous les leviers.

D'abord, sur la réglementation environnementale européenne. Régulièrement durcie sans réelle prévisibilité pour les constructeurs, celle-ci doit être repensée pour répondre aux objectifs principaux à atteindre. En particulier, il s'agit de limiter les émissions globales de dioxyde de carbone (CO₂) liées au transport routier, d'une part, et d'améliorer la qualité de l'air dans les zones polluées, d'autre part. Cela implique de traiter rapidement certaines incohérences. Comment expliquer, par exemple, que les véhicules plus lourds aient encore le droit d'émettre plus de CO₂? Ou bien que seules les émissions de CO₂ liées à la combustion du

carburant dans la voiture soient prises en compte, alors que celles liées à la fabrication de l'acier qui la compose ou de la batterie qui l'alimente peuvent représenter plus de la moitié des émissions totales? Pour répondre à cet enjeu, nous proposons de **concevoir au niveau européen une réglementation des émissions de CO₂ « de la production à la roue »** (proposition n° 3) et non plus « du réservoir à la roue ». Cela permettrait de prendre en compte la totalité des émissions de CO₂ des véhicules concernés, tout en laissant la porte ouverte à d'autres options technologiques que la seule voiture électrique à batterie¹. Si celle-ci représente aujourd'hui l'unique technologie « zéro émission » suffisamment mature pour être massivement déployée à horizon 2035, utiliser cette seule option n'est pas nécessairement la façon la plus compétitive de réduire durablement nos émissions de CO₂. En outre, se limiter à cette seule technologie génèrera des défis majeurs en matière d'approvisionnement en batteries. De manière subsidiaire, il conviendrait également de supprimer l'avantage donné aux véhicules plus lourds (proposition n° 2) et d'avancer à 2024 (au lieu de 2027) la réglementation du contenu carbone des batteries, en cohérence avec l'ouverture des premières usines sur le sol européen (proposition n° 1).

Ensuite, sur la réglementation environnementale française.

À ce niveau, et s'agissant des questions climatiques, la meilleure façon de réduire les émissions de CO₂ à moindre coût demeure le **rétablissement d'une trajectoire carbone dans les prix des carburants** (proposition n° 4), en redistribuant une large part du produit de celle-ci aux ménages les moins aisés pour en garantir l'acceptabilité sociale et accompagner la transition. S'agissant par ailleurs de la pollution de l'air, les dispositifs français de zones à faibles émissions (ZFE) et de vignettes Crit'Air sont aujourd'hui mal calibrés. Ils devraient en effet conduire à l'interdiction de circulation de 18 à 31 millions de véhicules dans les centres des grandes agglomérations, d'ici au 1^{er} janvier 2024 à Paris et au 1^{er} janvier 2025 dans les autres grandes métropoles. Ces restrictions auront un impact financier massif pour les propriétaires desdits véhicules, compris entre 85 et 235 milliards d'euros (valeur actuelle de ces voitures). Or, parmi ces véhicules figurent les véhicules diesel les plus récents², dont il a été démontré qu'ils étaient moins polluants que certains véhicules essence Crit'Air 1. Ces réglementations devraient donc être ajustées, en **accordant notamment la vignette Crit'Air 1 aux véhicules diesel récents** et en instaurant une coordination européenne sur ces questions (proposition n° 5). Dans un même souci de cohérence et s'agissant de pollution locale, la réglementation européenne devrait cesser de durcir uniquement les émissions de polluants issus des pots

1 Contrairement, notamment, à la proposition de la Commission européenne d'atteindre zéro émission du réservoir à la roue pour toutes les voitures vendues à partir de 2035.

2 Immatriculés après septembre 2019, dont les émissions de polluants sont évaluées « en vie réelle ».

d'échappement, pour également prendre en compte les émissions de particules issues des freins et de l'usure des pneumatiques (proposition n° 6). Celles-ci représentent en effet plus de 50 % des émissions d'un véhicule thermique (et 100 % de celles d'un véhicule électrique), mais ne font aujourd'hui l'objet d'aucune réglementation.

Le **soutien direct à l'industrie automobile doit également être activé**. Au niveau français, il est possible de combler une partie importante du déficit de compétitivité chiffré *supra* par des **aides ciblées sur la R&D et son industrialisation, compatibles avec la réglementation européenne. Ces aides, qui pourraient être de l'ordre d'1 milliard d'euros par an de subventions** (contre environ 350 millions aujourd'hui), feraient l'objet d'une programmation pluriannuelle pour ancrer les anticipations des acteurs de l'industrie et les inciter à investir en France. Elles seraient attribuées dans le cadre d'un dispositif partenarial entre les pouvoirs publics et l'industrie, sur la base de l'actuel comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilités (CORAM) et en veillant à favoriser les entreprises produisant en France et à intégrer les PME et ETI susceptibles de s'inscrire de manière compétitive dans les nouvelles chaînes de valeurs (proposition n° 7). Un tel soutien aurait pour ambition de rehausser de 25 % la production automobile nationale. Ces soutiens seraient à articuler avec les initiatives à prendre au niveau européen, afin de donner une chance au continent dans la compétition mondiale en cours pour le *leadership* sur la chaîne de traction électrique, l'hydrogène et les différentes briques technologiques du véhicule digital et connecté (proposition n° 8).

Enfin, le **soutien à la demande** est une composante essentielle, et ce à double titre.

Tout d'abord, l'État devrait mettre en place une **stratégie pluriannuelle d'installation de bornes de recharge dans l'espace public, pilotée de manière centralisée et partenariale**, en impliquant tous les acteurs (industriels, énergéticiens, collectivités...) à la manière de ce qui a été fait pour l'accès à la fibre optique dans le cadre du plan France Très Haut Débit (proposition n° 9). Combinée à un investissement public d'environ 180 millions d'euros par an sur les prochaines années (dont environ 50 % sont déjà couverts aujourd'hui par diverses aides), cette gouvernance crédibiliserait l'atteinte d'un objectif d'au moins 220 000 bornes installées à horizon 2025 et 470 000 à horizon 2030, alors que le domaine national ne compte aujourd'hui qu'environ 46 000 points de recharge ouverts au public. Cet objectif serait cohérent avec les prévisions de ventes de véhicules électriques, et permettrait de parer à certaines réticences psychologiques à l'achat de ces voitures et de s'assurer que les véhicules hybrides rechargeables soient effectivement rechargés.

Ensuite, l'accompagnement des ménages, rendu essentiel par les contraintes qui vont s'imposer à eux (en particulier les ZFE et la hausse du prix des carburants), constitue un élément central du

soutien à la demande. Restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants, hausse progressive des prix du CO₂ et en conséquence des prix des carburants traditionnels sont autant de contraintes qui pèseront lourdement sur eux et justifient un soutien spécifique. **La convergence tarifaire des véhicules électriques avec les véhicules thermiques pourra ainsi être accélérée en maintenant un bonus électrique décroissant au moins jusqu'en 2025, à hauteur d'environ 1 milliard d'euros par an** (proposition n° 10). Enfin, si une trajectoire carbone ambitieuse est rétablie et pour accompagner la montée en puissance des ZFE, celle-ci devra se doubler d'aides à la conversion d'une ampleur appropriée, de l'ordre de 2 milliards d'euros par an (proposition n° 11). Au total, ce portefeuille d'investissement s'élèverait à 2,2 milliards d'euros par an sur les cinq prochaines années, correspondant à une stabilisation de l'effort après les 2,3 milliards d'euros constatés en 2020 dans le cadre du plan France Relance. L'ambition est simple : **inverser durablement la tendance de l'industrie automobile française et regagner environ 25 % de production**, soit un retour aux niveaux constatés dans les années 2007-2008 (hors prime à la conversion, qui est à mettre en regard du rétablissement d'une trajectoire carbone).