Contrat stratégique
de la filière Automobile
2018-2022

22 mai 2018

Sommaire

Présentation de la filière automobile 5

Périmètre et chiffres clés 5

Enjeux de l'industrie et des services de l'automobile 6

Vision stratégique.....7

Gouvernance.....8

Projets structurants 9

Être acteur de la transition énergétique et écologique 9

Viser une multiplication par cinq d'ici fin 2022 des ventes annuelles de véhicules 100% électrique..... 10

Faire émerger une offre industrielle française et européenne dans le domaine des batteries 12

Créer une filière hydrogène française compétitive et développer ses usages en mobilité..... 12

Poursuivre le programme du véhicule à faible empreinte environnementale (véhicules légers, utilitaires légers et industriels)..... 13

Stimuler l'économie circulaire..... 14

Créer l'écosystème du véhicule autonome et expérimenter à grande échelle, pour offrir de nouveaux services de mobilité 15

Créer l'écosystème favorable au développement du véhicule autonome et des systèmes de transport public automatisés 15

Mener des expérimentations grande échelle de conduite et de mobilité autonome sur différents territoires ciblés et complémentaires 16

Définir les technologies et les standards de communication des véhicules connectés 16

Travailler avec des collectivités locales sur de nouveaux schémas de mobilité..... 17

Anticiper l'évolution des besoins en compétences et emplois 17

Actualiser les études prospectives sur l'impact des mutations de la filière sur l'emploi et les compétences 18

Élaborer de nouveaux parcours de formation adaptés aux mutations industrielles... 19

Accompagner les évolutions des compétences pour les services 19

Développer le recours à l'apprentissage et à l'alternance dans la filière..... 20

Accompagner les entreprises et leurs salariés pour anticiper la transition..... 21

Renforcer l'attractivité des métiers de l'automobile..... 21

Renforcer la compétitivité de la filière automobile 22

Accélérer la croissance des PME à potentiel et des startups,
et les accompagner à l'international 23
Refonder le pacte automobile pour renforcer les liens au sein de la filière 23
Améliorer la performance des entreprises et les aider dans la révolution digitale 24
Accompagner la mutation des entreprises impactées par la transition écologique ... 24

Modalités de mise en œuvre du contrat stratégique 25

Présentation de la filière automobile

Périmètre et chiffres clés

La filière automobile comprend les entreprises industrielles (amont de la filière) et celles des services à l'automobile. Pour l'amont, elle rassemble les constructeurs automobiles implantés sur le territoire, les équipementiers et fournisseurs de rang 1, ainsi que de nombreuses ETI, PME et TPE de secteurs très divers travaillant pour tout ou partie pour l'automobile (mécanique, plasturgie, emboutissage, fonderie, électronique, etc.). Elle comprend également les constructeurs de véhicules poids lourds, bus et autocars, ainsi que les carrossiers-constructeurs. Ce volet amont de la filière comprend près de **4 000 entreprises industrielles** et emploie **400 000 salariés en France**. Il représente **un chiffre d'affaires de 155 milliards d'euros** (18% du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière), **un volume d'exportation de 49 milliards d'euros**. C'est la filière qui **dépose le plus de brevets**. Elle investit **plus de 5,8 milliards d'euros par an en R&D**.

Le volet aval de la filière comprend les entreprises de service qui représentent un écosystème d'ETI, de PME et de TPE particulièrement dense. Ce secteur se structure autour de cinq principaux pôles métiers : commerce et distribution ; contrôle, maintenance et réparation ; éducation et sécurité routière ; économie circulaire et solutions de mobilité. Il représente **139 000 entreprises**, plus de **400 000 salariés**.

La filière comprend également de nombreux acteurs de la R&D, notamment les pôles de compétitivité automobile-mobilité (CARA, ID4CAR, MOV'EO, pôle Véhicule du Futur) et les grands organismes de la recherche publique (IFP EN, IFSTTAR, CEA, Universités).

Dix ans après une très profonde crise du secteur, **le marché automobile est redevenu dynamique**, avec **2,6 millions de véhicules vendus en France en 2017** (VP, VUL, PL), pour un marché mondial de l'ordre de **95 millions de véhicules,** à barycentre désormais asiatique. Notre filière française, innovante et performante, tire son épingle du jeu, portée par des constructeurs, équipementiers et sous-traitants de rayonnement mondial et qui ont l'esprit de conquête : les constructeurs français ont produit **7,4 millions de véhicules** dans le monde en 2017, en progression sensible, dont 80 % vendus hors de France.

Les services associés ont pour leur part engagé une importante **adaptation de leurs modèles économiques** et une montée en gamme de l'offre aux consommateurs, afin de s'adapter **aux transformations de la mobilité et de ses usages**.

Enjeux de l’industrie et des services de l’automobile

Mondialisée, exposée à une concurrence très forte sur des marchés subissant des fluctuations marquées, confrontée à des attentes sociétales et environnementales puissantes et irréversibles, la filière industrielle automobile est **une des rares au sein de l'industrie française à avoir réussi, par les efforts constants des entreprises et des salariés, accompagnés par l'État, à préserver une véritable dimension internationale,** tout en restant ancrée dans les territoires, tout particulièrement au niveau des services.

Ancrée dans les territoires au plus proche de ses clients, exposée aux profondes évolutions du marché automobile**, l’aval de la filière se mobilise pour développer de nouvelles offres à valeur ajoutée** avec un volume significatif d’emplois qualifiés sur l’ensemble du territoire national

Si les indicateurs sont, pour l'heure, repassés au vert, des difficultés subsistent, avec un tissu de fournisseurs manquant encore de robustesse et souffrant d’un déficit de compétitivité, et la fragilisation de certains sites de production par la chute des ventes de véhicules diésel. Cette dernière va également toucher un nombre significatif de distributeurs et de réparateurs, en particulier au niveau des valeurs de rachat et de vente des véhicules concernés.

De façon plus fondamentale, la filière est néanmoins confrontée à des défis majeurs et se trouve à la veille de bouleversements sans précédent comme sans doute jamais l’automobile n’en a connu depuis son invention. Elle est en effet frappée par trois disruptions majeures :

- **une disruption technologique,** liée notamment à **l’agenda environnemental**, avec le moteur électrique et l’évolution du mix énergétique qui vont profondément impacter l’ensemble de la filière.
- **une disruption numérique** avec le véhicule connecté, intelligent, autonome et l’émergence de sujets aussi complexes que la protection des données détenues par un véhicule.
- **une disruption sociétale,** touchant les usages, avec de nouvelles offres de mobilité et une profonde évolution du rapport à la voiture.

Vision stratégique

Cette triple disruption devrait se traduire sur le moyen-long terme par :

- **une forte évolution du mix énergétique du parc de véhicules** (notamment son électrification, via les batteries et les piles à combustibles, mais également les nouvelles technologies de dépollution mises en œuvre sur les moteurs thermiques pour respecter les normes Euro 6d, l'hybridation, les biocarburants ou encore le GNV)
- **des véhicules de plus en plus autonomes et connectés**, en fonction de l'acceptabilité et de la confiance des consommateurs. Il faut pour cela mener des expérimentations sur différents types de territoires, et définir des standards communs.
- **de nouveaux usages des véhicules routiers** (transport de personnes et de marchandises) qui contribueront à une mobilité globale et durable en interaction avec d'autres modes de transport, et qui se traduisent par le développement de nouveaux services (covoiturage…)

Cette période de forte transition nécessite de la part des acteurs de la filière :

- **des efforts sans précédent en matière de R&D**, afin de consolider leur capacité d'innovation sur l'ensemble des technologies clés nécessaire au développement des nouveaux services de mobilité, sûrs, propres et accessibles. **L'innovation et sa diffusion progressive à tous les échelons de l'industrie et des services** doivent être au cœur de la stratégie publique/privée. Cet effort d'innovation doit s'accompagner d'**un investissement significatif en matière de normalisation** pour faire de nos technologies de véritables standards à l'international.
- **une capacité d'anticipation** pour **assurer la mutation de son outil industriel** et de son offre de service dans des délais resserrés, et pour **faire évoluer les compétences et les emplois** en conséquence.
- **une amélioration de la compétitivité** de l'ensemble de la chaine client-fournisseur et services associés, avec une meilleure visibilité donnée aux fournisseurs, distributeurs et réparateurs des évolutions des besoins, une plus grande diffusion aux PME et TPE des meilleures pratiques en termes d'usine 4.0, de garage du futur, de digitalisation, ainsi qu'un accompagnement renforcé à l'international.
- **le développement de partenariats** avec de nouveaux acteurs (compagnies de télécommunication, réseaux électriques, infrastructures, collectivités locales, start-ups innovantes en services de mobilité) pour créer des écosystèmes favorables à l'offre de nouveaux services.

Gouvernance

Pour coordonner l'ensemble de la filière industrielle, **la Plateforme de la filière Automobile et Mobilité** (PFA) a été créée, et son président, Luc Chatel, a été désigné par les pouvoirs publics président du comité stratégique de la filière Automobile (CSF Automobile). Elle s'appuie sur les principales fédérations professionnelles qui la représente :

- **pour les constructeurs**, le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) et la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM)
- **pour les équipementiers et fournisseurs**, la Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules (FIEV), la Fédération des Industries Mécaniques (FIM Auto), le Groupement plasturgie Automobile, la Fédération Française de la Carrosserie, le Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères) et la Fédération des Industries Electriques, Electroniques et de la Communication (FIEEC).

Les entreprises des services de l'automobile sont représentées pour ce contrat de filière par le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA).

Le Comité Stratégique de la Filière Automobile (CSF Auto) rassemble les principales entreprises industrielles et de service de la filière, les fédérations professionnelles citées ci-dessus ainsi que l'UIMM pour la branche de la métallurgie, l'Union Routière de France, les organisations syndicales de salariés, un représentant des pôles de compétitivité de la filière automobile, des représentants des collectivités locales (Régions de France et France Urbaine), ainsi que les représentants de l'Etat et des établissements publics les plus directement investis dans le soutien à la filière automobile.

Projets structurants

Les projets structurants retenus dans le cadre du contrat stratégique de la filière automobile s'articulent autour de **quatre axes**, correspondant aux grandes transformations qu'elle a à conduire, et aux conditions d'accompagnement requis pour y parvenir.

Les deux premiers axes (être acteur de la transition énergétique et écologique ; créer l'écosystème du véhicule autonome pour offrir de nouveaux services de mobilité) supposent de la part des acteurs de la filière **des efforts considérables, commerciaux, de R&D et d'expérimentation**. Depuis 2011, l'État a soutenu, grâce notamment au programme d'investissements d'avenir, des projets de R&D de la filière à hauteur de **plus de 650 millions d'euros, pour un volume total d'investissements de plus de 2 milliards d'euros** portés par la filière automobile. Le Gouvernement entend poursuivre et amplifier l'effort de la France en matière d'innovation, en **maintenant un niveau de soutien comparable dans les années à venir**.

A court terme, une enveloppe de **plus de 40 millions d'euros sera spécifiquement dédiée aux expérimentations à grande échelle des véhicules autonomes** dans le cadre d'un appel à projets qui sera très prochainement lancé par l'Etat. Les **moyens du fonds pour l'industrie et l'innovation** seront également mobilisés pour soutenir des projets liés à l'intelligence artificielle appliquée à la mobilité.

Être acteur de la transition énergétique et écologique

La filière se mobilise pour répondre à **trois grands défis en termes de transition écologique** :

- **réduire les émissions de CO_2** pour lutter contre le réchauffement climatique, en application de l'Accord de Paris sur le Climat et du Plan Climat du Gouvernement. Il s'agit d'un enjeu global pour la planète, qui se traduit par des exigences réglementaires européennes très strictes, avec une échéance majeure dès 2021, et de nouvelles échéances à venir pour 2030.
- **réduire les émissions polluantes** (oxydes d'azote, particules) pour lutter contre la pollution de l'air. Il s'agit d'un enjeu sanitaire, en particulier dans les agglomérations, avec des exigences réglementaires de plus en plus strictes (normes Euro 6).
- **développer l'économie circulaire** par l'écoconception et l'introduction de matériaux biosourcés, l'approche globale du cycle de vie (du puits à la roue) et le recyclage (plastique, métaux rares, batteries) pour économiser les ressources de la planète.

Dans ce contexte, les pouvoirs publics s'engagent **à respecter le principe de neutralité technologique**, en fixant les objectifs à atteindre en matière d'émissions mais en laissant à la filière la responsabilité de définir la ou les technologies les plus appropriées pour y répondre.

Afin de respecter les délais inhérents au développement de nouveaux programmes dans l'automobile, les pouvoirs publics s'engagent également à **laisser un délai raisonnable entre l'adoption d'une nouvelle norme environnementale applicable à l'automobile et son entrée en vigueur effective**, et à porter ce principe au niveau européen.

Enfin, la transition écologique de la filière automobile ne peut pas faire l'économie d'**une réflexion sur ce qui peut être fait au niveau du parc existant de véhicules**, et non seulement des progrès attendus des véhicules neufs, car ce parc est considérable (près de 40 millions de véhicules contre 2 millions de véhicules neufs vendus chaque année) et il vieillit (9 ans d'âge moyen). Il convient donc de se mobiliser pour **améliorer l'entretien à visée écologique du parc existant** et accompagner le renforcement des critères de passage du **contrôle technique**.

Cinq actions ont été retenues pour répondre à cet enjeu majeur pour la filière.

Viser une multiplication par cinq d'ici fin 2022 des ventes annuelles de véhicules 100% électrique

L'objectif de cette action est de créer les conditions pour **multiplier par cinq d'ici fin 2022 les ventes annuelles de véhicules 100% électrique (VE) par rapport à 2017**, ce qui se traduira également par **une multiplication par cinq du parc de VE en circulation en France pour atteindre 600 000 VE** à cette date. Les constructeurs développeront en complément **une offre de véhicules hybrides rechargeables** (VHR) qui permettra d'élargir au maximum la gamme des véhicules électrifiés, selon les différents usages, pour répondre à l'objectif de réduction des émissions de CO_2 fixé au niveau européen.

Cet objectif nécessite **également une augmentation du nombre de bornes de recharge accessibles au public** pour tenir le ratio de référence **d'un point de recharge pour dix véhicules** en circulation. Si comme le projette la filière un million de véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables sont en circulation en 2022, cela représentera 100 000 bornes déployées sur le territoire, sans compter le déploiement de bornes de recharge à domicile et en entreprise.

La réalisation de cet objectif passe par **des engagements réciproques forts :**

- **de la filière**, sur l'offre de véhicules 100% électriques et véhicules hybrides rechargeables, pour répondre de façon la plus diversifiée possible aux besoins des consommateurs et des différents utilisateurs à un prix accessible, et sur les efforts commerciaux associés à cette offre pour atteindre les objectifs.
- **de l'État**, dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités et la stratégie associée :
    - **La poursuite d'un soutien financier au déploiement des bornes de recharge** pour atteindre l'objectif visé d'ici 2022. Il se traduira notamment par une plus grande prise en charge des coûts de raccordements des bornes jusque fin 2021, financée par le réseau électrique. Il pourra également s'appuyer sur le programme CEE ADVENIR qui aide à l'implantation de bornes dans des lieux collectifs.
    - **une visibilité donnée jusqu'en 2022 sur l'enveloppe du bonus/malus** ; un bonus pour les véhicules électriques (VE) sera maintenu pendant cette période, et une visibilité pluriannuelle sur l'enveloppe financière qui lui sera consacrée sera fixée dans le cadre du vote de la loi de finances pour 2019, en concertation avec la filière. Des réflexions seront menées en complément sur la possibilité de promouvoir également le développement des ventes de véhicules hybrides rechargeables. Enfin, le passage du protocole de tests NEDC vers WLTP s'accompagnera d'une revue du bonus/malus pour éviter d'alourdir le malus à ce titre.
    - **la création d'un cadre juridique favorable à l'installation de bornes de recharge dans les copropriétés** (droit à la prise, pré-équipement des parkings…)
    - **le renforcement des effectifs dédiés à l'homologation des véhicules** pour faire face, sans générer de délais supplémentaires, à la complexification des normes et procédures.
- **de tous les acteurs de l'écosystème** - collectivités locales, gestionnaires de flottes, gestionnaires d'infrastructures et de réseaux, distributeurs, réparateurs - qui devront également jouer un rôle important dans la réussite de ce projet : il s'agit en particulier **des avantages d'usage qui pourraient être accordés aux véhicules électriques,** comme des voies d'accès réservés ou des dispositions tarifaires spécifiques pour la circulation et le stationnement. L'Etat proposera de faciliter le recours à ces dispositifs dans le projet de loi d'orientation des mobilités. La filière se rapprochera des collectivités pour promouvoir leur recours.

Par ailleurs, **des efforts de communication seront menés conjointement** par la filière, l'État et l'ensemble des acteurs concernés pour informer les consommateurs sur l'ensemble

des éléments utiles pour un bon usage des véhicules électriques et promouvoir l'offre existante.

Enfin, **un observatoire sera mis en place par la filière** pour suivre l'évolution du parc des véhicules électriques et du déploiement des infrastructures correspondantes, afin de prendre sans délai toute mesure utile en cas de risque de non-atteinte de l'objectif fixé. Il prendra en compte les spécificités territoriales, notamment Outre-Mer.

Faire émerger une offre industrielle française et européenne dans le domaine des batteries

La transition énergétique conduit à une très forte croissance des besoins en batteries pour les applications de mobilité. Le marché des batteries est aujourd'hui dominé par l'Asie, où se localisent 75% de la valeur ajoutée de cette filière, pourtant stratégique pour l'avenir de l'automobile. Le projet structurant retenu s'inscrit dans le cadre des conclusions d'un "GT Batteries" piloté conjointement par la filière automobile, l'industrie chimique et le CEA/LITEN. Elle vise à **encourager la R&D de batteries de 4e génération et à accompagner l'émergence d'une offre industrielle française/européenne**, pérenne et compétitive de cellule et de pack batterie, pour répondre aux besoins croissants en matière de mobilité. Le projet inclut par ailleurs la problématique du **recyclage des batteries et de l'approvisionnement en matériaux rares**, qui constitue un enjeu considérable, tant en termes économique, d'emplois que de préservation des ressources.

Créer une filière hydrogène française compétitive et développer ses usages en mobilité

Le fort développement de l'électrification du parc de véhicules nécessite de mettre au point des technologies alternatives aux batteries. L'objectif du projet retenu par la filière vise à **promouvoir et à accompagner la création d'une filière hydrogène** (production d'H_2, piles à combustibles, réservoirs et systèmes H_2 embarqués, électrolyseurs, infrastructures de distribution d'H_2). Par ailleurs, des projets de test se déroulent dans certaines villes et régions pilotes ; **la filière contribuera à promouvoir ces initiatives** ainsi que les déploiements d'infrastructure qui vont suivre, entre autres pour s'assurer de la sécurisation des installations et afin de garantir aux premiers utilisateurs une offre de service correspondante.

Poursuivre le programme du véhicule à faible empreinte environnementale (véhicules légers, utilitaires légers et industriels)

Prenant la suite de programmes Véhicule 2L/100km, du programme Stockage d'Energie, et du programme électromobilité lancés en 2013, le programme Véhicule à Faible Empreinte Environnementale regroupe les actions accompagnant la transition énergétique et écologique, avec en particulier le développement de nouvelles solutions technologiques globales permettant la diminution du CO_2 et des émissions, ainsi que le développement de solutions techniques intégrant des innovations sur l'articulation véhicule/service/infrastructure.

- L'hybridation des chaînes de traction et leur électrification
- L'amélioration du rendement du groupe motopropulseur et les potentialités des carburants renouvelables (biocarburants et carburants synthétiques)
- L'amélioration du rendement véhicule (allégement, récupération d'énergie, réduction des traînées aérodynamiques, des pertes mécaniques et de roulement, amélioration du rendement des consommateurs) et des systèmes de dépollution
- Le développement de l'écosystème de l'électromobilité intégrant le raccordement au réseau, les besoins serviciels et de connectivité

Il est indispensable d'**avoir une approche systémique** pour proposer la meilleure synthèse qui permettra d'atteindre les objectifs environnementaux définis. Les choix techniques seront différents selon les usages et la disponibilité énergétique. Les actions du programme seront évaluées avec une approche globale sur l'ensemble du cycle de vie, des produits et des usages, en gardant **la neutralité technologique comme un principe de la transition énergétique**.

Le Véhicule Industriel (VI) a des caractéristiques spécifiques dont il faut tenir compte en fonction des usages : le mix énergétique (distribution urbaine, lourd routier, chantier, ligne régulière régionale…), la durée de détention (de 3 à 15 ans), l'importance de la valeur de revente.

Stimuler l’économie circulaire

Le Gouvernement vient de publier **une feuille de route ambitieuse** pour le développement de l’économie circulaire. Il a également publié un plan d'action bioéconomie dans lequel il prône l'usage développement des matériaux biosourcés. La filière automobile s’est organisée depuis longtemps, sur une base d’engagement volontaire, pour assurer le recyclage des véhicules hors d’usage (VHU). Un réseau de centres VHU agréé est en place, et assure plus de 85% de taux de recyclage matière (et 94% en intégrant la valorisation énergétique) des véhicules qu’ils récupèrent. La filière de récupération et de valorisation des pneus est également exemplaire, en ayant mis en place un dispositif de récupération du flux de pneus pour leur rechapage, mais aussi de résorption des stocks de pneus présents dans des dépôts sauvages. Mais **l’économie circulaire doit agir avant tout en prévention**, par l’entretien à visée écologique du parc de véhicules pour permettre une durée de vie maximale dans de bonnes conditions d’entretien.

L’objectif du projet retenu dans ce présent contrat vise à stimuler encore davantage l’économie circulaire dans la filière automobile, en (i) travaillant puis mettant en œuvre **un engagement volontaire ambitieux pour l’incorporation de plastique recyclé** et de matériaux biosourcés dans certaines pièces ; (ii) construire **une véritable filière pour les pièces de rechange de réemploi** ; (iii) poursuivre **la progression du taux de récupération des pneus usagés**, et maintenir le taux de ramassage et de recyclage des huiles usagées ; (iv) **valoriser l’entretien à visée écologique**, par des mesures incitatives pour les automobilistes, qui permettent un meilleur entretien du parc existant (maitrise du niveau d’émissions) et l’accès à la mobilité pour les personnes ne pouvant pas acheter de véhicules neufs, (v) anticiper dès à présent la question du **recyclage des batteries des véhicules électriques** (vi) finaliser la mise en œuvre et consolider le **plan d'action de collecte et traitement des VHU dans les territoires d'outre-mer**

Créer l'écosystème du véhicule autonome et expérimenter à grande échelle, pour offrir de nouveaux services de mobilité

Pour répondre à la progression des besoins de mobilité des citoyens, tout en visant des transports à faible empreinte environnementale et toujours plus sûrs, il est nécessaire, en complément des transports publics et privés traditionnels, de **développer une nouvelle offre de mobilité basée sur le véhicule connecté, autonome et partagé**.

L'État, les Régions et la filière s'y engagent résolument par **des efforts importants de R&D**, **un plan ambitieux d'expérimentation**, **le développement d'infrastructures appropriées** et **un environnement juridique adapté.** Le but est de (i) développer en commun un cadre réglementaire et normatif pour répondre notamment aux enjeux de sécurité et de cybersécurité, et (ii) évaluer les usages, les modèles économiques et l'acceptabilité sur différents territoires et pour différents types d'usage (individuel, collectif, logistique, industriel), étape indispensable au déploiement de nouveaux services de mobilité. Cet engagement s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale sur le véhicule autonome récemment validée par le Gouvernement.

Quatre actions ont été retenues pour répondre à cet enjeu majeur pour la filière.

Créer l'écosystème favorable au développement du véhicule autonome et des systèmes de transport public automatisés

Équipés de **capteurs et de systèmes de commande innovants**, les véhicules autonomes contribueront à renforcer la sécurité routière et à dégager à terme pour le chauffeur, en toute sécurité, un nouveau temps libre ou productif. Ils permettront également de fluidifier le trafic, de développer de nouveaux services de transport public souples et adaptables en fonction des flux, et de rendre le transport plus accessible aux personnes en situation de handicap, aux personnes âgées et aux publics les plus vulnérables.

L'objectif de cette action est de (i) **stimuler l'innovation** pour développer une offre compétitive de composants, de capteurs, de logiciels, ou encore de systèmes de commande afin de proposer, pour la prochaine décennie, des véhicules potentiellement autonomes à prix abordable avec des services en capacité d'accompagner le déploiement d'un parc connecté et autonome : les moyens du programme d'investissement d'avenir et du fonds pour l'industrie et l'innovation seront mobilisés ; (ii) aider à **créer un cadre réglementaire et normatif adapté** pour développer les expérimentations, les essais et le futur déploiement du véhicule autonome.

Mener des expérimentations grande échelle de conduite et de mobilité autonome sur différents territoires ciblés et complémentaires

Le projet consiste à **engager dès 2019 plusieurs expérimentations de véhicules autonomes sur des territoires distincts** (pour des catégories d'usage de transport individuel, collectif, logistique et industriel), avec les constructeurs, les équipementiers, les opérateurs de transports publics et privés, ainsi que des acteurs des nouvelles mobilités, dont les premiers enseignements seront disponibles d'ici mi-2021.

Cette action structurante s'inscrit à la fois dans le cadre du programme « Nouvelle France Industrielle véhicules autonomes », rebaptisé « France Véhicules Autonomes » et **dans le cadre du consortium que la PFA a mis en place** pour répondre à l'appel à manifestation d'intérêt de l'ADEME lancé pour le compte de l'État, consortium que plusieurs Régions pourraient rejoindre pour y fédérer les moyens. Cette action répond aux objectifs de la stratégie nationale pour l'action publique en faveur du véhicule autonome, pilotée par Anne-Marie Idrac. **Dans le cadre d'un appel à projets à lancer au mois de juin 2018, elle bénéficiera d'un soutien financier de l'État** à hauteur de 40 M€ dans le cadre du Programme d'Investissement d'Avenir (PIA) permettant de soutenir des projets pour une enveloppe supérieure à 200 M€, grâce au co-investissement des entreprises et des collectivités concernées.

Définir les technologies et les standards de communication des véhicules connectés

Dans le cadre de ce projet, les acteurs de la filière s'engagent à **s'investir fortement dans les travaux de standardisation et de normalisation sur le véhicule connecté et le véhicule étendu** pour peser dans les instances de normalisation européenne et internationale sur les différents sujets qui feront des technologies françaises un succès commercial à l'international.

Cet engagement conjoint des acteurs de la filière permettra surtout de (i) **garantir la sécurité du véhicule connecté et autonome** (cybersécurité et la sécurité fonctionnelle des systèmes), (ii) **définir les modalités de la Communication Véhicule/Véhicule** (V2V) et **Véhicule/ Infrastructure** (V2I/I2V), (iii) **définir les standards concernant les Infrastructures routières** et le management du trafic, (iv) **définir la ou les architectures et modèles d'échanges de données** garantissant le respect des prérogatives des autorités publiques et des principes de concurrence loyale sur les marchés de services aval, ainsi que de (v) **mettre en place un traitement des données personnelles** conforme aux nouvelles obligations résultant du Règlement européen (« GDPR ») applicable dès 2018, tout en identifiant clairement les données d'intérêt général à partager.

Travailler avec des collectivités locales sur de nouveaux schémas de mobilité

La perspective prochaine du véhicule électrique connecté, autonome et partagé **ouvre de nouveaux horizons en termes de mobilité**, où la frontière entre transport public et privé s'estompe. La poursuite de l'augmentation du besoin de mobilité (personnes et marchandises) va nécessiter dans les grandes agglomérations, ainsi que dans les territoires péri-urbains et ruraux, de nouveaux schémas de mobilité et de stationnement qui pourront s'appuyer sur les évolutions technologiques en cours. Le projet vise à **établir un partenariat avec plusieurs agglomérations volontaires,** représentatives de la diversité des situations sur notre territoire, **pour mener**, avec l'ensemble des acteurs concernés (notamment les acteurs du transport collectif) et le soutien de l'Etat et des Régions concernées, **des études approfondies** sur les possibilités de mise en place de nouveaux schémas de mobilité.

Anticiper l'évolution des besoins en compétences et emplois

C'est un enjeu crucial pour réussir la transition en cours, en plaçant l'humain au cœur de cette transformation. L'Observatoire de la Métallurgie a mené en 2016 avec la filière industrielle **une étude prospective détaillée des mutations de la construction automobile et de ses effets sur l'emploi et les besoins de compétence**. Elle permet d'identifier de nouveaux besoins ou des besoins en hausse de compétences-clés (Big data, IA, électricité de puissance, conducteurs de ligne de fabrication…), et, à l'inverse, des profils de poste en déclin.

La filière amont prévoit pour ses 4 000 entreprises **un besoin de recrutement de l'ordre de 25.000 personnes par an entre 2018 et 2022** à tous les niveaux, ingénieurs (8000), techniciens et agents de maitrise (6000), ouvriers (9000) et peine à trouver les bonnes compétences là où l'emploi existe.

De la même façon, l'observatoire de l'Association Nationale pour la Formation Automobile (ANFA) a conduit **une étude « Prospective 2022 » pour l'aval de la filière**, qui estime, dans le scénario de référence, **les besoins nets en recrutement de 14.000 postes par an pour les services à l'automobile** (cadres, vendeurs, employés, ouvriers).

Il convient d'**initier dès à présent de nouvelles actions,** en complémentarité du **programme « Attractivité, Compétence, Emploi » (ACE) en cours pour la filière industrielle,** et du dispositif « **Compétence emploi IV** – les services de l'automobile, des métiers d'avenir, des entreprises qui recrutent » dont le PIA Digitalisation des services

automobiles constitue une GPEC de branche transversale. Ainsi, des travaux doivent être menés à différents niveaux :

- **au niveau national**, il convient d'**actualiser le diagnostic**, d'investir dans de **nouveaux parcours de formation**, de favoriser le **développement de l'Alternance** et de travailler à **l'attractivité des métiers de la filière** automobile.
- **au niveau territorial**, en lien avec les Régions, il faut **mettre en place l'ingénierie et les outils financiers nécessaires pour accompagner, par anticipation, les emplois potentiellement impactés** par les transformations de la filière, et développer des démarches de GPEC au niveau des zones d'emploi. Dans ce cadre, en appui de la mobilisation des entreprises des différents territoires, **les outils portés par l'État pour accompagner les TPE/PME** (Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC), conseil RH, FNE Formation) **pourront être mobilisés** au regard de la situation de chaque territoire, en lien avec les Régions (y compris ceux du Fonds Social Européen) et les partenaires sociaux des branches concernées et les autres acteurs institutionnels (Pôle Emploi, consulaires).

Au regard de la multiplicité des besoins, des acteurs et des initiatives, une mise en perspective globale des actions à conduire sera faite dans le cadre d'**une feuille de route à élaborer d'ici la fin de l'année**. Elle pourra se faire dans le cadre d'une commission placée auprès du CSF Auto, avec la participation active des représentants des entreprises, des partenaires sociaux et de la DGEFP.

Six **actions** ont été retenues pour répondre à cet enjeu majeur pour la filière

Actualiser les études prospectives sur l'impact des mutations de la filière sur l'emploi et les compétences

La filière automobile, au travers des Observatoires paritaires, de la métallurgie pour l'amont, et des services pour l'aval, s'engage à **actualiser les études prospectives relatives aux effets des transformations en cours et à venir sur l'emploi et les besoins de compétence**, avec une vision nationale, basée sur la trajectoire du mix énergétique prévue dans le cadre du contrat stratégique de filière, une déclinaison régionale et jusqu'aux zones d'emploi. Ce travail s'appuie également sur les autres acteurs de la filière tels que les fédérations professionnelles (GPA, FIEV, SNCP, FIM auto…), les associations régionales de l'industrie automobile (ARIA), les pôles de compétitivité, et les Campus Métiers et Qualification filière Automobile (CMQA) qui se mettent en place progressivement.

La mise à disposition de référentiels, partagés, intégrant l'ensemble des enjeux identifiés de la filière va permettre de nourrir les réflexions de Gestion Prévisionnelle des Emplois et des

Compétences (GPEC) aux niveaux national, régional et zone d'emploi, pour mener les arbitrages sur les actions d'anticipation à mettre en œuvre avec l'ensemble des parties prenantes en national ou régional. Ce travail permettra également d'identifier des passerelles possibles entre les métiers en recul et les métiers en tension ou émergents.

Élaborer de nouveaux parcours de formation adaptés aux mutations industrielles

Sur la période 2018-2021, **une vingtaine de solutions pédagogiques manquantes ou à adapter seront conçues et mises en œuvre** en national et/ou en régions, dans le cadre du programme ACE (Attractivité, Compétences et Emplois) contractualisé fin 2017 dans le cadre du PIA 2 Partenariats pour la formation professionnelle et l'emploi (PFPE) pour l'amont de la filière. Ces solutions pédagogiques viendront en réponse aux programmes prioritaires structurants identifiés pour gérer la transition écologique de la filière, le déploiement du véhicule connecté/autonome dans son écosystème, l'offre de nouveaux services de mobilité, la transition vers l'industrie 4.0 dans toute la chaine de valeur automobile, et en tenant compte de l'actualisation des besoins issus des diagnostics de GPEC sur les zones d'emploi d'autre part. Les programmes mis en place sur l'aval de la filière seront par ailleurs poursuivis.

Les nouvelles modalités de formation (plateforme digitale 3.0) seront largement favorisées, avec notamment **la création d'une Académie de formation numérique,** afin de permettre l'accès de ces dispositifs aux salariés des TPE, PME comme des GE, et le champ des compétences couvertes à court terme comme à moyen terme, préservera la diversité des technologies susceptibles de répondre à la trajectoire attendue du mix énergétique dans les années à venir.

Pour porter la dynamique d'adéquation des besoins de la filière au plus près du terrain des entreprises, à l'offre des acteurs de la formation initiale et continue, **le déploiement de campus des métiers et qualifications automobile** (CMQA) sera poursuivi avec l'appui des Régions et des rectorats.

Accompagner les évolutions des compétences pour les services

L'aval de la filière fait face à un double défi : (i) **réussir à recruter** face aux besoins croissants des entreprises de service de l'automobile, dans un contexte où la pyramide des âges va accentuer cette tension sur l'emploi ; (ii) **adapter les compétences des métiers**

de service aux mutations en cours sur le plan technologique, environnemental mais aussi aux nouveaux usages.

L'objectif du projet est de **renforcer les efforts de formation**, de **viser 35 000 certificats de qualification professionnelle délivrés d'ici fin 2020**, d'**accompagner la digitalisation des services** automobiles et de **mobiliser les moyens du Plan d'Investissement en Compétences** (PIC) pour amplifier les actions engagées vis-à-vis des demandeurs d'emploi.

Afin d'adapter les salariés du secteur, **la branche des services de l'automobile investit dans les technologies numériques**, avec le projet P.I.A, labélisé par l'Etat et porté par l'ANFA et ses partenaires à travers un consortium. Une expérimentation sera menée dans trois régions (Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne, Ile-de-France). Ces nouveaux dispositifs de formation initiale et continue seront ensuite déployés sur l'ensemble du territoire national.

Par ailleurs, **le campus des métiers et des qualifications des services de l'automobile** ouvrira ses portes sur le site de Guyancourt dès septembre 2018. Véritable lieu de réflexion, d'expérimentation et de démonstration des nouveaux usages et des innovations ce campus est pensé pour répondre et anticiper les évolutions des métiers de la branche. Il recevra jusqu'à 1 000 personnes, jeunes ou salariés, en formation dans les domaines de la mécanique et de la vente.

Développer le recours à l'apprentissage et à l'alternance dans la filière

Aujourd'hui, 6 000 parcours d'apprentissage sont proposés chaque année par les acteurs de la filière amont essentiellement dans les GE alors que le cœur de l'emploi est dans nos PME. Pour leur part, les services comptent 24.000 apprentis et 9000 contrats de professionnalisation chaque année dans les 139.000 entreprises majoritairement TPE.

Dans un contexte de réforme de la formation professionnelle et de l'apprentissage qui permettra dès sa conclusion de mieux formaliser les engagements réciproques des parties, l'action retenue par la filière visera à lever les freins identifiés à une montée en puissance ambitieuse de l'apprentissage, avec **l'ambition d'accroitre d'au moins 50% d'ici fin 2022 le nombre d'apprentis ou de formation en alternance pour les salariés en reconversion (bac pro, BTS, ingénieurs)** compte tenu de l'évolution des besoins en compétence.

Accompagner les entreprises et leurs salariés pour anticiper la transition

Les études prospectives relatives aux effets des transformations en cours sur les besoins en compétences et sur l'emploi illustrent l'ampleur des évolutions à anticiper. D'ores et déjà, **l'impact de la baisse du diesel est évalué à environ 10.000 emplois industriels**, et la poursuite de l'évolution du mix énergétique dans les années à venir pourraient en concerner plus de 45.000. Cette évolution devrait se traduire par ailleurs par de nouvelles opportunités en termes d'emplois, mais avec des profils de compétence différents. De premières actions ont été engagées pour accompagner ces évolutions, mais elles doivent être encore renforcées.

Une feuille de route partagée sera élaborée par la filière avec **les partenaires sociaux et le ministère du Travail (DGEFP) pour identifier les manques et les combler si nécessaire par la mobilisation** de nouveaux outils (EDEC/ ADEC, PIC).

Renforcer l'attractivité des métiers de l'automobile

Si des emplois actuels dans les entreprises de la filière pourraient être remis en cause par la transition technologique et écologique en cours, on constate dans le même temps des difficultés importantes de recrutement, notamment en cette période de haut de cycle pour l'automobile.

Il s'agit donc dans cette action d'accroitre le flux des candidats vers les opportunités que notre filière peut offrir à différents niveaux de qualification. **Le « Plan d'Investissement Compétence » (PIC) sera mobilisé en ce sens**, ainsi que ses déclinaisons régionales (Pactes d'Investissement Régionaux dans les Compétences »).

Par ailleurs, **la filière renforcera dès 2018 ses actions de communication,** notamment dans le cadre de la « Semaine de l'Industrie » et de la « Semaine des services et de la mobilité », **pour valoriser ses atouts**, son poids stratégique au niveau national comme en région, sa forte capacité à offrir des parcours d'évolution professionnelle stimulants et son rôle central comme apporteur de solutions à la transition écologique et aux besoins nouveaux en matière de mobilité. **La filière se rapprochera pour cela des acteurs de l'Éducation Nationale**, en particulier des écoles, en s'appuyant sur les campus des métiers et qualifications, mais aussi des conseils en évolution professionnelle. **La qualité de vie au travail et les engagements de la filière en matière de RSE** seront également mis en avant pour répondre aux questionnements des jeunes en situation d'entrée dans la vie professionnelle.

Renforcer la compétitivité de la filière automobile

Dix ans après la profonde crise de 2008-2009, **l'industrie automobile est de retour, conquérante**, avec notamment plusieurs grandes entreprises françaises leaders mondiaux dans leur domaine. Mais **une partie de la filière souffre toujours d'un manque de compétitivité**, qui s'est traduit par une dégradation régulière de la balance commerciale et par une situation qui demeure assez fragile pour de nombreuses PME insuffisamment développées et diversifiées.

Faire de la transition écologique, digitale et sociétale de la filière automobile une opportunité pour nos entreprises et notre pays, tel est l'enjeu des années à venir, en s'appuyant sur leur maitrise des technologies clés et les compétences de ses salariés. **Il nécessite des mesures d'accompagnement fortes** pour aider à cette adaptation en termes de compétitivité de l'outil industriel et de déploiement de nouveaux services.

Part substantielle de l'industrie française, **l'industrie automobile est particulièrement sensible au décalage de compétitivité de notre pays par rapport à ses voisins européens**. Le redressement compétitif du site France, engagé ces dernières années, doit se poursuivre à travers des réformes au service de la montée en gamme de l'appareil productif. . Au-delà de ces mesures d'ordre général, il convient d'**agir plus spécifiquement pour la filière automobile** à travers les leviers suivants :

- **aider les PME à potentiel à accélérer leur croissance**, et faire émerger davantage d'ETI fortement présentes à **l'international**, à l'image du tissu industriel allemand.
- **donner davantage de visibilité à l'ensemble de la chaine des fournisseurs et des services** sur les évolutions technologiques attendues, et refonder les liens entre clients et fournisseurs, pour tirer l'ensemble de la filière vers le haut.
- **améliorer la performance** de l'ensemble des entreprises de la filière, par des actions en faveur de l'usine du futur, du garage du futur et de la digitalisation
- **anticiper et accompagner les besoins de mutation** pour les entreprises les plus directement impactées par l'évolution du mix énergétique.

Quatre **actions** ont été retenues pour répondre à cet enjeu majeur pour la filière.

Accélérer la croissance des PME à potentiel et des startups, et les accompagner à l'international

Derrière nos champions nationaux, constructeurs et équipementiers, nous souffrons toujours d'un manque d'entreprises à taille intermédiaire, ETI, suffisamment grandes pour assurer leur développement à l'international. L'objectif de ce projet est de **lancer un « Accélérateur PME » avec Bpifrance** visant à aider des PME à potentiel (entreprises industrielles et de service) à identifier leurs principaux leviers de croissance **pour devenir des ETI présentes à l'international**, et à les accompagner dans le plan d'actions à mettre en œuvre en conséquence.

Cette démarche devrait réunir trois promotions de 50 à 60 PME, chacune pour une période de deux ans, soit 150 à 180 entreprises accompagnées. Une logique de **mentorat entre dirigeants des grandes entreprises et PME sera développée** pour créer une relation nouvelle au sein de la filière. Cette action, d'un coût de l'ordre de 6 millions d'euros sera financée aux trois quarts par la filière et à un quart par l'État, via Bpifrance.

En complément, **une démarche similaire sera déclinée à l'échelle régionale**, dans les principales régions automobiles, avec le soutien des Régions, pour toucher des PME de taille plus réduite, fournisseurs de rang 2 ou 3, en s'appuyant sur la mobilisation des ARIA et des DIRRECTE. De la même façon, pour couvrir l'ensemble des acteurs de la chaine, la filière s'engage également à lancer **un accélérateur « Scale-Up »** piloté par les pôles de compétitivité, **pour accompagner les start-ups** dans leur croissance.

Cette action sera portée par la filière, avec un pilotage des actions internationales par la FIEV et le soutien de Bpifrance, de Business France et des pouvoirs publics. De même, **le programme d'accélération « Moove-Lab »** poursuivra son soutien aux start-up spécialisés dans de nouveaux services de mobilité, avec l'appui des pouvoirs publics.

Refonder le pacte automobile pour renforcer les liens au sein de la filière

Dans ce contexte de fortes évolutions pour l'industrie et les services de l'automobile, il est essentiel de **donner à chaque acteur de la filière de la visibilité** sur l'évolution des technologies et des besoins du marché pour lui permettre d'élaborer sa propre stratégie à moyen terme. L'objet de cette action sera de **refonder les liens entre l'ensemble des acteurs de la chaine clients-fournisseurs**, ainsi qu'**entre l'amont et l'aval de la filière**, dans le respect du droit de la concurrence, basés sur : (i) **le partage d'informations**

régulièrement actualisées sur l'évolution attendue des besoins du marché, en particulier, du mix énergétique, et des besoins de R&D auprès des fournisseurs pour lever les verrous identifiés ; (ii) **une approche commune de la Responsabilité Sociale des Entreprises** (RSE) permettant de fixer un niveau d'exigences partagé pour une concurrence saine et loyale ; (iii) la prise en compte des résultats des enquêtes sur la qualité des relations « client-fournisseur », pouvant conduire le cas échéant à **une révision du « Code de performance et de bonnes pratiques »** établi en 2009 suite à la crise ; (iv**) la prise en compte des problématiques économiques spécifiques à la distribution et à la réparation** ;

Améliorer la performance des entreprises et les aider dans la révolution digitale

Le marché de l'automobile a évolué vers des demandes de plus en plus spécifiques de chaque client (il n'y a plus de grande série homogène), de plus en plus urgentes, et avec une exigence très forte de qualité et de fiabilité. La performance de la filière passe donc par **une géolocalisation adaptée de la chaine de valeur** pour optimiser la logistique, **une traçabilité accrue** tout au long de la chaine d'approvisionnement, le développement de **la maintenance prédictive** et **la digitalisation** pour renforcer les connections entre tous les acteurs concernés. L'expérience montre par ailleurs que **cette recherche de la performance industrielle et servicielle ne peut réussir durablement que si l'homme reste au centre de l'organisation recherchée,** en intégrant l'enjeu de l'amélioration de la qualité de vie au travail (exemple des démarches de « lean » à réorienter en ce sens).

L'objectif de l'action est d'accompagner les entreprises de la filière dans cette amélioration de la performance industrielle et de service (**usine 4.0 et garage du futur, robotisation, lean management**) au regard des exigences du client final, et de les aider à **déployer les outils nécessaires à leur digitalisation**.

Accompagner la mutation des entreprises impactées par la transition écologique

Près d'une centaine d'entreprises de la filière industrielle sont d'ores et déjà directement impactées par l'évolution rapide du mix énergétique, et, en particulier par la baisse des ventes de voitures diesel. L'impact a été jusqu'à présent atténué par la croissance globale du marché, mais un éventuel retournement du marché pourrait conduire rapidement à d'importantes difficultés pour de nombreuses entreprises. D'une façon plus générale, l'exigence de ne pas dépasser 95g de CO_2/km selon le protocole d'essai NEDC en moyenne par constructeur pour le parc de véhicules neufs en 2021 (modulo le facteur de masse), et la poursuite d'une baisse significative des émissions de CO_2 entre 2021 et

2030 vont **amplifier le besoin de mutations industrielles**, **mais également des services associés**, dans un délai court, qu'il convient de fortement accompagner.

L'objectif de l'action est de **donner de la visibilité sur les évolutions attendues** des besoins pour aider les entreprises concernées à anticiper les reconversions à opérer, et de **mettre en place des outils**, avec le soutien des acteurs de la filière, des pouvoirs publics et de Bpifrance :

- **soutien à l'investissement** via la mise à disposition par l'État d'une première enveloppe de 18 M€, dans le cadre de redéploiements de moyens issus du programme d'investissements d'avenir
- **apport en capital via le Fonds Avenir Automobile** (FAA) pour accompagner des entreprises rentables confrontées à ces mutations, dans leurs projets crédibles de développement (international, croissance externe), mais aussi de diversification. Dans ce cadre, les actionnaires du FAA (constructeurs français et Bpifrance) s'engagent à prolonger de 4 ans le fonds et à maintenir leurs engagements résiduels, soit 135 M€ à investir dans les entreprises de la filière.
- **accompagnement des entreprises en conseil** pour la définition d'une nouvelle stratégie industrielle par le financement de consultants à hauteur de 200.000 € pour 2018, soit une vingtaine de sites.

Un travail sera mené par ailleurs sans délai sur les entreprises de l'aval de la filière, entre le CNPA et les pouvoirs publics, pour identifier les besoins d'accompagnement et étudier les pistes possibles de solution, sachant qu'elles sont directement impactées par la baisse des ventes de voitures diesel et la dépréciation des actifs correspondants.

Modalités de mise en œuvre du contrat stratégique

Le CSF Automobile se réunira au moins deux fois par an à un niveau technique, pour faire le point sur l'état de réalisation du présent contrat stratégique de la filière. Un point d'étape en présence des ministres concernés sera convoqué à mi-parcours, soit sous deux ans.

La Plateforme de la Filière Automobile & Mobilité (PFA) établira sur une base régulière, avec le soutien des organisations professionnelles représentant l'amont et l'aval de la filière, un état d'avancement des projets structurants du présent contrat.

Un chef de projet sera désigné au sein de la PFA pour assurer le suivi du présent contrat stratégique de la filière. Il en sera de même au sein du CNPA. **Des fiches de suivi** permettront pour chaque projet d'identifier les livrables attendus et leur calendrier de réalisation.

Le CSF Automobile s'appuiera par ailleurs sur une commission spécialisée placée auprès de lui pour assurer le pilotage des actions d'accompagnement de la filière en matière de mutations technologiques, industrielles et des services, et de leurs impacts en termes de compétence et d'emploi.

Le présent contrat entre en vigueur **à compter du 22 mai 2018**, pour une durée de quatre ans.

Pour l'État,

Le ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire,	Le ministre de l'Économie et des Finances	La ministre auprès du ministre d'État, chargée des Transports
Nicolas Hulot	Bruno Le Maire	Elisabeth Borne

Pour Régions de France	**Pour la filière automobile**
Le président de la région Grand Est	Le président de la Plateforme de l'automobile, président du comité stratégique de filière
Jean Rottner	Luc Chatel

Contacts presse

presse.mineco@cabinets.finances.gouv.fr
01 53 18 41 13