

A decorative graphic consisting of a grid of light blue dots. Several horizontal bars and one diagonal bar are overlaid on the grid, creating a pattern that suggests movement or data flow.

## **Plan de soutien Automobile**

Les mesures défendues par la FIEV

Seul un plan d'aides massif à l'automobile permettra à notre industrie de sortir de la situation de fragilité dans laquelle elle se trouve, mais nous savons aussi que les ressources publiques doivent être utilisées pour construire l'avenir et la transition écologique. Car, ce qui se joue à travers l'industrie automobile, n'est pas seulement la sauvegarde d'une industrie durement frappée mais le maintien en France d'un savoir-industriel et d'un leadership technologique.

Toutes ces propositions sont des éléments essentiels à la colonne vertébrale de la filière automobile. Elles doivent être mises en œuvre de manière concertées et structurées sur le court-moyen terme pour répondre, dès aujourd'hui, aux enjeux de la mobilité de demain. C'est pourquoi, la FIEV soutient la définition d'une « Stratégie Nationale de Relance de la filière des équipementiers automobiles » en impliquant les parties prenantes.

## 1. POUR UNE RELANCE CIBLÉE DE LA CONSOMMATION

1. Créer un électrochoc de la demande, en ciblant, en priorité, les **marchés les plus dynamiques que sont ceux des entreprises**.
2. **Adopter des mesures favorisant l'achat de véhicules produits en France pour que la relance bénéficie au tissu industriel** (soutien à l'achat de VUL et élargissement de la prime à la conversion aux véhicules hybrides rechargeables fortement utilisateurs d'équipements produits en France).

## 2. POUR SOUTENIR LA COMPÉTITIVITÉ DE NOS ENTREPRISES

3. **Poursuivre l'effort de redressement de l'attractivité industrielle**, engagé par le gouvernement à travers la baisse des impôts de production.
4. **Moderniser notre appareil productif**, à travers un Crédit Impôt Recherche Modernisation.

## 3. POUR INVESTIR ET RELEVER LES DÉFIS DU VÉHICULE DU FUTUR

5. **Investir dans le numérique et les équipements électroniques**, en développant, sur le modèle de « l'Airbus des batteries », l'architecture et le système d'exploitation standard des véhicules du futur.
6. **Investir dans les compétences**, via la création de nouveaux Campus des métiers et des qualifications d'excellence de la filière automobile.

**\*Propositions retenues dans le Plan de soutien Automobile**

**\*Propositions que nous continuons de défendre**

**RELANCER LA CONSOMMATION EN TENANT COMPTE DE L'IMPACT SUR L'ENSEMBLE DU TISSU INDUSTRIEL AUTOMOBILE SITUÉ SUR LE TERRITOIRE (STOCKS ET PRODUCTIONS FRANÇAISES)**

---

**Relancer le dynamisme du marché des véhicules utilitaires légers (VUL) :** la demande sur les véhicules utilitaires légers a permis d'éviter la chute brutale du marché ces dernières années, un tiers de ces véhicules étant produits en France.

**Réintroduire la formule de 2019 appliquée aux VE pour les flottes d'entreprises (6000€) et rendre éligible au bonus écologique les véhicules hybrides rechargeables :** les flottes d'entreprises sont une part importante des véhicules neufs et permettraient d'accélérer le verdissement du parc d'automobiles. La demande de véhicules hybrides et électriques accroît dans ce secteur. Pour encourager cette dynamique, le dispositif de 2019 appliquée aux VE pour les flottes d'entreprises pourrait être élargi aux véhicules hybrides rechargeables.

**Lancer des commandes publiques de véhicules :** les services publics tels que les forces de l'ordre, les pompiers, les hôpitaux et l'armée pourraient devenir la vitrine de ces véhicules et disposer des nouvelles technologies adaptées à leurs usages, telles que caméras, géolocalisation, communication cryptée etc... Une telle démarche pourrait accélérer la baisse de l'âge moyen et le verdissement des véhicules. Une analyse du parc existant et une planification des commandes sur une échéance à 3 et 6 ans sont nécessaires pour assurer une commande publique durable et être un levier efficace pour la trajectoire vers la neutralité carbone.

**Encourager le recours au retrofit pour remplacer des moteurs polluants par des moteurs neufs moins polluants :** il s'agit d'une piste particulièrement innovante pour stimuler l'activité de la filière tout en œuvrant à la réduction des émissions de CO2. Cette mesure nécessite la mise en place de formes de collaboration innovantes entre constructeurs, équipementiers et garagistes. Elle va par ailleurs dans le sens de l'action gouvernementale qui vient de légaliser la pratique du retrofit électrique. Il pourrait viser dans un premier temps les véhicules professionnels.

**Encourager la réparation automobile :** sur le modèle de ce qui est proposé pour l'aide à la réparation des vélos, dans une démarche de préservation de l'environnement et d'amélioration de la qualité de l'air, via un forfait d'aide de 100 € pour la réalisation d'un entretien, tel que le protocole Eco Entretien®. En dépistant, en entretenant son véhicule selon le protocole précité, l'automobiliste réalise un gain de pouvoir d'achat par la baisse de sa consommation de carburant, et réduit ses émissions polluantes.

**Faire du data sharing à partir des données des centres de contrôle technique :** une analyse statistique des données des organismes de contrôle technique automobile et des réparateurs agréés permettrait de travailler sur des opérations promotionnelles. Des opérations type « TVA remboursée » pourraient être organisées. En favorisant l'achat de pièces de rechange cela participe au maintien de la qualité et de la sécurité des véhicules en circulation.

**Faciliter l'appropriation du « carsharing » (location de son véhicule) et du « carpooling » (covoiturage) :** les stocks actuels des constructeurs peuvent être écoulés grâce à des mesures incitatives innovantes visant à favoriser la mobilité partagée et le co-voiturage. L'acheteur s'engageant à faire du « carsharing » bénéficierait d'une réduction (sous la forme d'un crédit d'impôt par exemple) au terme d'une année d'activité analysée au travers d'une plateforme. Des indicateurs de gain de CO2 pourront être mis en place. De nouveaux services logistiques annexes pourraient également apparaître en marge de ce développement (nettoyage, conciergerie, entretien...).

**Rallonger les délais de paiement pour les TPE jusqu'au 31/12/2020 :** sans coût pour l'Etat, permettre aux TPE de rallonger les délais de paiement prévus par le Code du commerce donnerait temporairement de la respiration aux petites entreprises en termes de trésorerie (120 jours).

## **DES MESURES DETERMINANTES POUR LA SURVIE D'ENTREPRISES BASÉES EN FRANCE**

---

**Soutenir la trésorerie des équipementiers en difficulté grâce à des PGE prolongés ou adaptés :** déjà confrontées à des problèmes de trésorerie, les PME n'accèdent pas au déblocage rapide de crédits et au prêt garanti par l'Etat (PGE). La FIEV demande de favoriser l'accord des banques en portant la garantie de l'Etat à 90 % du montant du prêt pour toutes les entreprises et 100 % pour les PME (aujourd'hui 70 % et jusqu'à 90 % pour les PME).

**Ouvrir les aides disponibles aux équipementiers internationaux qui disposent d'usines de la taille de PME et d'emplois industriels sur le territoire français :** la FIEV est convaincue de l'importance de maintenir les emplois industriels sur notre territoire national. La FIEV propose d'ouvrir les dispositifs d'aide à tous les équipementiers, y compris internationaux, ayant souvent des sites de production de moyenne dimension en France.

## **DES MESURES ESSENTIELLES POUR LA COMPETITIVITE DE LA FILIERE**

---

**Baisser les impôts sur la production pour améliorer la compétitivité de la filière :** Ils représentent, en 2016, 3,2 % du PIB en France, contre 1,5 % en Italie et 0,5 % en Allemagne<sup>1</sup>. Contrairement à l'IS ou à la TVA, les impôts sur la production taxent les entreprises avant que celles-ci ne créent de la valeur. Elles engendrent ainsi des distorsions tout au long de la chaîne de production et affectent directement les décisions des entreprises en termes de choix des modes de production, de prix, et pénalisent clairement leur productivité et leur compétitivité. Si à terme, la FIEV préconise une suppression de ces impôts, à l'instar de France Industrie et du MEDEF, la crise actuelle la conduit à préconiser dans un premier temps une baisse de certains

---

<sup>1</sup> source : Conseil National de l'Industrie - CNI

impôts de production. La réévaluation de l'assiette permettrait aux équipementiers automobiles d'améliorer leur « compétitivité coûts » mais aussi de renforcer leur capacité d'investissement à court terme.

**Prélever l'impôt sur la valeur ajoutée et non pas sur la masse salariale** : ce changement d'assiette permettrait de favoriser la relocalisation industrielle. L'industrie américaine a été relancée il y a quelques années grâce à ce mécanisme.

## **INVESTIR SUR L'AVENIR ET L'INNOVATION POUR REDYNAMISER L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE**

---

**Introduire un Crédit d'impôt modernisation de l'appareil productif sur le modèle du CIR** : une entreprise industrielle qui investirait dans des outils de production ou qui élargirait ce même outil pourrait prétendre à ce CIMAP. Il permettrait notamment de stimuler les investissements dans la digitalisation et la robotisation des usines (usines 4.0).

**Créer un « Data lab » dédié à la filière des équipementiers automobiles** et plus largement à l'industrie automobile est une réponse à la question de la relance du marché. Ce Data Lab permettrait de compiler des données (production, logistique, conditions de travail, finance, etc.), de les valoriser afin d'éclairer les industriels sur les tendances des marchés, sur les comportements des consommateurs et sur le demand planning et le demand forecasting (Intelligence artificielle, Machine learning, Data mining). Les brevets et procédés qui en découleraient, permettraient d'améliorer le potentiel R&D&I de la filière. En effet, l'une des forces du modèle allemand réside dans la puissance de la fonction R&D&I, d'où l'intérêt de s'en inspirer en investissant dans l'économie du numérique. Le coût estimé de lancement de ce Data lab se situerait entre 700 000 euros et 1 million d'euros.

**Favoriser l'industrialisation des projets à haut potentiel de la filière par la création d'une entité juridique dédiée aux projets innovants** : pour donner une nouvelle ambition à ces projets issus de notre filière, la FIEV propose que les pouvoirs publics encouragent les entreprises concernées à la création d'entités juridiques dédiées destinées à regrouper leurs actifs à haut potentiel. L'Etat pourrait soutenir les équipementiers participants à l'initiative en accompagnant la reconversion de leurs activités industrielles plus traditionnelles. Il pourrait également prendre des parts dans les nouvelles entités en se portant garant auprès des investisseurs créant ainsi une stimulation supplémentaire.

**Soutenir le développement de technologies stratégiques à forte valeur ajoutée pour les équipementiers** : le soutien aux équipementiers pour le **développement de la filière hydrogène** est nécessaire pour passer d'une fabrication de petite série à de la grande série et une certification compétitive en France. Dans un premier temps, la création d'un démonstrateur hydrogène à partir du tissu industriel et R&D implanté en France permettrait d'entraîner le tissu d'équipementiers de Rang 2 en France, de mettre en avant les forces de notre filière sur le sujet, et de voir quels composants stratégiques nous devons encore positionner sur le Site France et les partenariats à tisser au niveau européen. Sur un an, les coûts seraient de 2 millions d'euros. La création d'une zone franche de l'hydrogène en France permettrait ensuite d'attirer des investissements productifs.

De même le **développement de l'électromobilité et des systèmes associés** (gestion thermique des batteries, électronique de puissance, capteurs pour les batteries, carter pour les modules ou les batteries...) est vu comme un relai de croissance des industriels de la filière. En ce sens, la France a investi dans l'Airbus de la batterie pour préparer le solid state de génération 4. Pour les équipementiers la valeur ajoutée se trouve dans tous les systèmes liés à la batterie et à la chaîne de traction électrique. Il s'agit donc de créer également l'airbus de « l'environnement batterie » : Système de contrôle batterie (busbar, connectique, capteurs, cut-off), carter (des modules, de la batterie), système de refroidissement batterie avec un potentiel sur les systèmes fréon/glycol (les systèmes de refroidissement par air limitent la charge rapide) ou par immersion des modules. Et pour la chaîne de traction, l'électronique de puissance, les moteurs électriques. Une zone franche spécifique de « l'environnement batterie » pourrait également être créée.

Enfin, des investissements sur **les technologies d'allègement** peuvent permettre de consolider la base industrielle des équipementiers en France. Un démonstrateur d'allègement (-50kg en 1 an) avec toutes les innovations des équipementiers pourrait être mis en place. Les coûts seraient de 2 millions d'euros.

**Promouvoir l'émergence de nouveaux Campus des métiers et des qualifications d'excellence** : la filière des équipementiers rencontre des difficultés à attirer et fidéliser les talents indispensables à la conception et à la production des véhicules de demain. Il s'agit par ailleurs d'une problématique internationale, qui risque d'exacerber la compétition globale. La FIEV propose la création de nouveaux Campus des métiers et des qualifications d'excellence de la filière automobile, en complément de ceux déjà actifs avec un nouveau Campus dédié à la filière de l'équipement automobile et de l'orienter en particulier sur les compétences nécessaires pour le développement de composants destinés aux nouveaux véhicules connectés (Big Data, IA, blockchain, etc.).

La FIEV souhaite insister sur 2 points majeurs qui sont les suivants :

- Que l'aide financière annoncée soit élargie aux ingénieurs en alternance ;
- Que le seuil de 250 salariés, pour bénéficier de la prime sans condition, soit apprécié au niveau des établissements et non de l'entreprise.

**Être promoteurs de la création d'un consortium européen (IPCEI) pour développer l'architecture et le système d'exploitation standard des véhicules du futur** : la FIEV propose que le gouvernement français se fasse promoteur de la création d'un consortium européen (IPCEI) pour développer l'architecture et le système d'exploitation standard des véhicules du futur. Il est probable que dans un avenir proche, une grande partie de la valeur de notre industrie sera liée directement ou indirectement (via des écosystèmes d'application et de services, tels qu'ils existent aujourd'hui pour les smartphones) aux systèmes d'exploitation des véhicules.

**Pérenniser le Fonds Avenir Automobile en le dotant de montants adéquats et en optimisation les modalités d'accès et de fonctionnement du dispositif** pour favoriser le développement et la consolidation de la filière des équipementiers automobile dans le but de faire émerger des champions industriels dotés de la taille et de la solidité suffisantes pour s'affirmer sur les marchés internationaux. La FIEV propose que le gouvernement, en lien avec les partenaires privés, réfléchisse dès maintenant à la pérennisation du fonds dans les années à venir en provisionnant des montants adéquats.

