

11. Filière « VEHICULES DECARBONES »

Le secteur automobile constitue une industrie historique et phare pour la France. La France possède tous les maillons de la chaîne de valeur (GMP électrique, équipements de charge, batteries, services).

Le secteur est actuellement en pleine mutation. Les principales difficultés pour la filière résident dans les technologies de stockage de l'énergie (batteries), le surcoût des produits, l'acceptation de nouveaux usages par les consommateurs et la mise en place d'infrastructures. Les politiques publiques soutiennent fortement la filière à la fois en imposant des normes en termes d'émissions de CO2 mais aussi en soutenant l'offre et la demande.

I. Les perspectives d'évolution du marché

1. Potentiel naturel ou forces industrielles de la France

Le contexte français est favorable à une véritable filière industrielle du véhicule décarboné. On a assisté à une prise de conscience collective pour mettre en place des nouvelles solutions de mobilité. La France bénéficie en cela d'une électricité peu émettrice de CO2. Elle bénéficie également du nouveau positionnement de constructeurs sur la production de véhicules électriques à tous les niveaux de la chaîne de valeur (GMP électrique, équipements de charge, batteries, services). Par ailleurs, le soutien apporté par les pouvoirs publics sera décisif pour assurer une diffusion large de ces nouveaux véhicules.

FORCES DU MARCHÉ	FAIBLESSES DU MARCHÉ
<ul style="list-style-type: none">- Un contexte environnemental mobilisateur : le transport routier est le premier secteur émetteur de GES en France- Un contexte énergétique français favorable : faible coût collectif de l'électricité et production peu carbonée, sécurité d'approvisionnement, tarifs avantageux pour les particuliers- Des acteurs français positionnés à tous les niveaux de la chaîne de valeur : constructeurs automobiles, batteries, GMP électrique, équipements de charge, fournisseurs d'énergie et de services de mobilité...- Un soutien de la filière par les politiques publiques : plan véhicules décarbonés	<ul style="list-style-type: none">- Nécessité de faire évoluer les usages de l'automobile et les business model des constructeurs- Risques sur l'activité et l'emploi dans la chaîne de sous-traitance de la filière GMP thermique- Besoin de mettre en place une infrastructure coûteuse- Foyer potentiel de pertes fiscales importantes (TIPP + bonus maxi)

2. Potentiel de croissance du marché

Le marché des véhicules décarbonés est émergent avec les premiers lancements de véhicules français et étrangers prévus pour 2010, la France se positionnant sur les véhicules « tout-électriques » et non les Véhicules Hybrides Rechargeables. Le marché est estimé en Europe à horizon 2020 entre 20 à 50 Mds €. Les véhicules électriques pourront représenter jusqu'à 15% du parc automobile français en 2020.

OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- Un marché européen estimé à 20-50 milliards d'Euros en Europe en 2020- Un marché en émergence : aucun acteur n'a réellement de produits sur le marché et plusieurs acteurs français ont annoncé des lancements pour 2010- Importance cruciale de l'autonomie énergétique notamment après 2020 (« pic » pétrolier offre-demande)	<ul style="list-style-type: none">- Le risque technologique sur les batteries : le développement massif du VE est conditionné par l'augmentation des performances des batteries et la diminution de leur coût- La domination du marché des batteries (Li-ion) par les acteurs asiatiques, pouvant soit capter la valeur ajoutée, soit évoluer en constructeurs automobiles généralistes.- Le développement des VHR, segment sur lequel la France est peu positionnée à ce stade

II. Ambitions pour la filière

1. Ambitions

L'enjeu industriel majeur pour la France est la structuration d'une filière productive complète sur chaque maillon de la chaîne de valeur.

Les ambitions pour la filière sont :

- La consolidation ou rattrapage des positions concurrentielles des acteurs nationaux sur la chaîne de valeur
- Un marché de « l'automobile propre » opérationnel d'ici 2012
- Un cadre juridique favorable à son développement mis en place fin 2010
- La production de 100 000 véhicules décarbonés d'ici 2014

2. Objectifs

Via le plan « véhicules décarbonés », le gouvernement est appelé à aider l'ensemble de la filière et notamment l'industrie automobile à lever les verrous qui font obstacle à l'émergence d'une offre industrielle viable en la matière.

3. Conditions de succès

Le développement de la filière est un pari technologique, industriel et financier qui tient fortement à la coopération des acteurs industriels et de l'Etat.

Sept facteurs de succès ont été identifiés :

- Mettre en place des programmes de recherche nécessaires à la maîtrise durable de technologies compétitives (performantes, peu coûteuses et sûres)
- Assurer la pérennité du soutien de l'Etat
- Développer un réseau d'infrastructures de recharge et, le cas échéant, de changement et d'entretien de batteries électriques
- Equilibrer le modèle économique des solutions « décarbonées » par rapport au thermique, qui soit compatible avec le pouvoir d'achat, afin d'instaurer un débouché commercial large et durable.
- Concurrence non prédatrice entre opérateurs nationaux (ensemblers contre équipementiers),
- Articuler étroitement la confirmation des nouveaux usages (autopartage, et la stratégie d'offre des constructeurs
- Position forte des futurs opérateurs de mobilité permettant d'exporter un package « service + produit »

Le plan devra prévoir un volet territorial et social important, comprenant un vaste plan de formation des salariés concernés pour les préparer à la mutation vers les métiers émergents issus du plan ou sur d'autres filières en développement, notamment des éco-industries. Le bilan en emploi de la filière automobile dépendra en partie du maintien d'une part importante de la valeur ajoutée sur le territoire national, mais plus encore de la capacité à anticiper les mutations professionnelles des salariés concernés. Ce volet devra être préparé dès la première phase.

Les enjeux budgétaires sont concentrés sur trois volets : recherche , bonus écologique et infrastructures de charge publiques. Toutefois, indépendamment du plan, la substitution progressive d'ici 2030 du véhicule thermique par le véhicule décarboné ou toute autre solution de mobilité causera une perte importante de recette fiscale (TIPP) à hauteur de 5 milliards d'euros par an selon le scénario médian. Elle rend encore plus crucial l'impératif de développer une base industrielle forte sur le véhicule décarboné apte à s'autofinancer d'une part, de générer des recettes fiscales nouvelles dont les budgets publics auront besoin, d'autre part.

III. Priorités d'action proposées

Le plan présente des actions fondamentales qui sont le gage de l'émergence d'un véritable marché du véhicule électrique qui ne se réalisera qu'en l'espace de cinq à dix ans. Il porte principalement sur la phase d'amorçage (2010-2012).

1. Un cadre réglementaire pour déployer un réseau de recharge

- Initiative législative pour combiner incitations et prescriptions en matière de recharge à domicile
- Sécuriser les initiatives des collectivités territoriales en matière d'installation d'infrastructure de recharge sur l'espace public
- Déployer des standards au niveau européens (Garantir l'interopérabilité, ...)

- Mettre en place une norme pour une prise standard pour le chargement de véhicules au domicile, la mise en places de prises dans les immeubles neufs (bureaux et habitations) dès 2012
- Faire évoluer le statut de la copropriété des immeubles bâtis pour faciliter la présentation de devis d'équipement de recharge à l'assemblée des copropriétaires et instaurer un « droit à la prise » pour les locataires.
- Faciliter la création de prises dans les parkings des immeubles de bureaux d'ici 2015 et dans les infrastructures publiques.

2. Instaurer un haut niveau d'incitations pour soutenir une demande et rendre le marché attractif pour les constructeurs

- Adapter la fiscalité pour développer les infrastructures (contribution climat-énergie)
- Mobiliser les aides publiques destinées aux particuliers pour améliorer la performance énergétique de leur résidence (PTZ, Crédit d'impôt, CEE, taux réduit de TVA sur les travaux d'amélioration des logements)
- Incitation à l'achat pour compenser le surcoût de possession pour l'utilisateur (bonus à l'achat)
- Achat de véhicules électriques massif d'ici 2015 par les entreprises et l'administration. Les appels d'offres publics et privés sur les achats groupés permettront de constituer un marché de flottes de 100 000 véhicules d'ici 2015.

3. Investir dans un réseau d'infrastructures partagées

- Prise en charge publique d'une part de l'investissement dans infrastructures partagées.
- Les communes seront soutenues pour déployer les infrastructures de recharge publique
- Organiser le déploiement opérationnel du réseau pour accompagner les communes et répondre aux appels d'offre éventuels, en cas de délégation de l'installation de ces équipements.
- Créer une filière batterie (voir fiche Batteries).

4. Poursuivre l'effort de recherche en faveur des véhicules électriques, des infrastructures de charges

- Réaliser des expérimentations permettant de sécuriser les choix structurants
- Dédier un nouvel Appel à manifestation d'intérêt de l'Ademe aux infrastructures
- Cibler les innovations qui réduisent le coût initial du système véhicule-batterie
- Lancer des démonstrateurs d'infrastructures de charge.
- Intégrer les véhicules décarbonés dans les nouvelles solutions de mobilité traitant des évolutions du transport des personnes ou de marchandises, tant sur les plans technologiques qu'organisationnel.
- Donner une seconde vie à la batterie et à ses éléments.