



PLAN AUTOMOBILE

Conférence de presse

Arnaud Montebourg
Ministre du Redressement productif

Jeudi 7 mars 2013



Encourager le véhicule écologique populaire

Renforcement des bonus écologiques

Plan automobile :

- pour les véhicules électriques : 7 000 € ;
- pour les véhicules hybrides : 10 % du coût du véhicule, jusqu'à 4 000 € (plancher à 2 000 €) ;
- pour les véhicules thermiques à faible émissions carbone : augmentation à 550 € pour les véhicules émettant de 60 à 90 gCO₂/km et à 200 € pour les véhicules de 90 à 105 gCO₂/km.

Bonus étendus à l'ensemble des acheteurs publics et aux véhicules de sociétés.

Premiers résultats : 23,6 % des véhicules vendus en 2012 émettaient moins de 105 gCO₂/km et ont bénéficié de ces bonus contre 11,6 % en 2011.

Décret n° 2012-925 du 30 juillet 2012 prolongé sur 2013 établissant les nouveaux niveaux de bonus et étendant aux acheteurs publics et aux véhicules de société leur éligibilité.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000026236984&fastPos=1&fastReqId=1903460489&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

Commande publique

Plan automobile : au moins 25 % des véhicules achetés par l'État devront être électriques ou hybrides. Les véhicules à usage urbain (hors véhicules d'intervention) devront être électriques.

Circulaire 5620-SG du 3 décembre du Premier ministre sur la mise en œuvre du plan de soutien à la filière automobile par les services de l'État et ses opérateurs.

Premiers résultats :

- prévision d'achats pour 2013 : l'objectif de 25 % des véhicules achetés par les services de l'État, électriques ou hybrides, sera dépassé, dont 449 de véhicules hybrides et 257 de véhicules électriques ;
- installation de 400 bornes de recharge par les administrations de l'État ;
- pour les services de Bercy, 100 % des véhicules achetés seront électriques ;
- l'Ugap a renforcé son offre de véhicules électriques et hybrides : en plus de la Kangoo ZE et de la Peugeot Ion, ont été inscrites au catalogue la Toyota Yaris, la MIA et la Renault Zoé.

Déploiement des bornes

Plan automobile : déployer sur tout le territoire des bornes de recharge.

Une dotation de 50 millions d'euros du programme d'investissements d'avenir sera allouée aux projets des collectivités locales au-delà des 12 territoires pilotes de la charte pour le déploiement d'infrastructures de recharge.

Lancement de l'appel à manifestation d'intérêt de l'Ademe doté de 50 M€ en janvier 2013 ouvert à toutes les régions, départements, villes et communautés d'agglomérations de plus de 200 000 habitants.

<http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?id=86235&cid=96&m=3&p1=1>

Résultat : 5 766 prises de recharge ouvertes au public au 1^{er} mars 2013 contre 1 800 en juillet 2012.

Objectif : 8 000 à 10 000 prises de recharge avant fin 2013.

Innovation : vers le véhicule écologique, populaire et innovant

Mobilisation des acteurs publics et privés en faveur de l'innovation

Plan automobile :

- le crédit impôt recherche (CIR) sera pérennisé et rendu mieux accessible aux PME ;
- la Plateforme Automobile devra définir les projets d'intérêt collectif prioritaires et les soumettre au Commissaire général à l'investissement.

Résultats :

- loi de finances 2013 :
 - CIR pérennisé,
 - CIR adapté aux PME, qui peuvent maintenant en bénéficier pour de nouveaux types de dépenses (notamment prototypage) ;
- redéploiement des fonds du programmes des investissements d'avenir : 250 M€ du pôle véhicule du futur pour lancer un appel à manifestation d'intérêt du PIA sur les axes prioritaires de la recherche d'ici fin avril.

Le projet d'intérêt collectif prioritaire : le véhicule 2 l/100km

Feuille de route opérationnelle autour de briques technologiques fondamentales :

- l'hybridation des chaînes de traction ;
- le rendement du groupe motopropulseur ;
- l'amélioration du rendement véhicule par l'allègement et la résistance au roulement des pneumatiques ;
- les systèmes d'aides à la conduite pour optimiser la consommation.

Cette feuille de route réunit les deux constructeurs, les grands équipementiers, les acteurs innovants de la sous-traitance et le CEA et l'IFPEN.

Soutien à l'innovation de rupture : l'Ademe a créé aux côtés de PSA Peugeot-Citroën une *joint venture*, *Technoboost*, pour développer la technologie *Hybrid Air*, une technologie nouvelle mariant l'essence et l'air comprimé.

Cette technologie permet d'envisager concrètement un véhicule basse consommation (69 gCO₂/km et 3,1 l/100km), accessible en prix d'achat et en coût d'usage.

Le financement par l'Ademe de cette innovation s'inscrit dans le volet routier du programme « véhicule du futur » des investissements d'avenir.

Solidarité de filière

Mobilisation avec la Plateforme Automobile, pour une plus grande solidarité au sein de la filière

Plan automobile :

- identification par la Plateforme Automobile des entreprises stratégiques, et mise en place des plans d'actions qui permettront de les faire croître ;
- le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles sera prolongé et renforcé si nécessaire ;
- une réunion mensuelle sera menée entre le ministère du Redressement productif et la Plateforme de l'automobile, le FMEA, les constructeurs et les grands équipementiers, pour faire avancer ces travaux d'identification et de renforcement des sous-traitants stratégiques à fort potentiel de développement ;
- les constructeurs et équipementiers doivent s'engager à soutenir les PME :
 - une plus grande visibilité sur les volumes, les prix et les orientations stratégiques et technologiques de leurs produits ou de leurs clients, ainsi que le respect des délais de paiement,
 - la prise en compte privilégiée des fournisseurs français lors des déploiements à l'international,
 - le renforcement des partenariats de R&D (contrats de co-innovation) entre constructeurs ou grands équipementiers et sous-traitants avec des règles de bonnes pratiques en matière de propriété intellectuelle et de cofinancement.

Premiers résultats :

- FMEA prolongé de trois ans ;
- engagement sur la visibilité sur les volumes des grands donneurs d'ordres formalisé par l'adoption du contrat de filière ;
- élaboration d'un nouveau code de bonnes pratiques ;
- élaboration de règles de partenariat R&D équilibrés par la Plateforme Automobile ;
- mise en place d'une instance de médiation dédiée à l'automobile au sein de la Médiation des relations inter-entreprises avec désignation d'un référent pour la filière ;
- élaboration de positions uniques de l'ensemble de la filière automobile sur les grands enjeux de normalisation, de réglementation et d'innovation.

Soutenir la trésorerie et l'investissement

Mobilisation des acteurs publics en faveur des PME

- 150 M€ de financement de trésorerie apportés par Oséo, grâce au renforcement des garanties de concours bancaires (portées à 60 %) et du dispositif « Avance+ », 100 M€ supplémentaires sous forme de prêts qui, grâce à l'effet de levier sur les banques, libère 300 M€ de financements pour investir dans l'appareil productif et moderniser la filière ;
- 120 M€ supplémentaires alloués aux aides à la réindustrialisation (ARI) ;
- 50 M€ de subventions octroyés au programme « filières industrielles » des investissements d'avenir.

Résultats :

- loi de finances 2013 : tous les crédits sont mis en place
- du 1^{er} août au 31 décembre 2012 pour Oséo :
 - financement : 50 M€ engagés sur 63 PME de la filière automobile,
 - crédit court terme : 132,6 M€ engagés sur 206 PME de la filière automobile,
 - garanties : 17,9 M€ engagés sur 83 PME de la filière automobile ;
- les appels à projets pour les ARI et le programme filières industrielles ont été lancés.

Nouveauté :

Le Fonds automobile : 30 M€ disponibles sous forme de prêts ou de subventions pour soutenir les projets d'investissement des acteurs de la filière automobile ou les projets d'implantation sur les sites touchés par la crise de l'automobile.



PLAN AUTOMOBILE

Arnaud Montebourg
Ministre du Redressement productif

Michel Sapin
Ministre du Travail, de l'Emploi,
de la Formation professionnelle
et du Dialogue social

Mercredi 25 juillet 2012



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DU REDRESSEMENT
PRODUCTIF

MINISTÈRE DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI,
DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE
ET DU DIALOGUE SOCIAL

Pour un redressement de la filière automobile

Le déclin alarmant de la filière automobile française

La filière automobile est stratégique pour l'économie française.

- Constructeurs, sous-traitants, équipementiers, distributeurs, concessionnaires, fournisseurs de service... Elle représente plus de 800 000 salariés
- Elle se place au premier rang national en termes de prise de brevets
- Son effet d'entraînement est majeur sur l'économie : 1 unité de valeur ajoutée dans l'automobile créé 4,1 unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale

Depuis 10 ans, l'emploi et la production reculent de manière inquiétante :

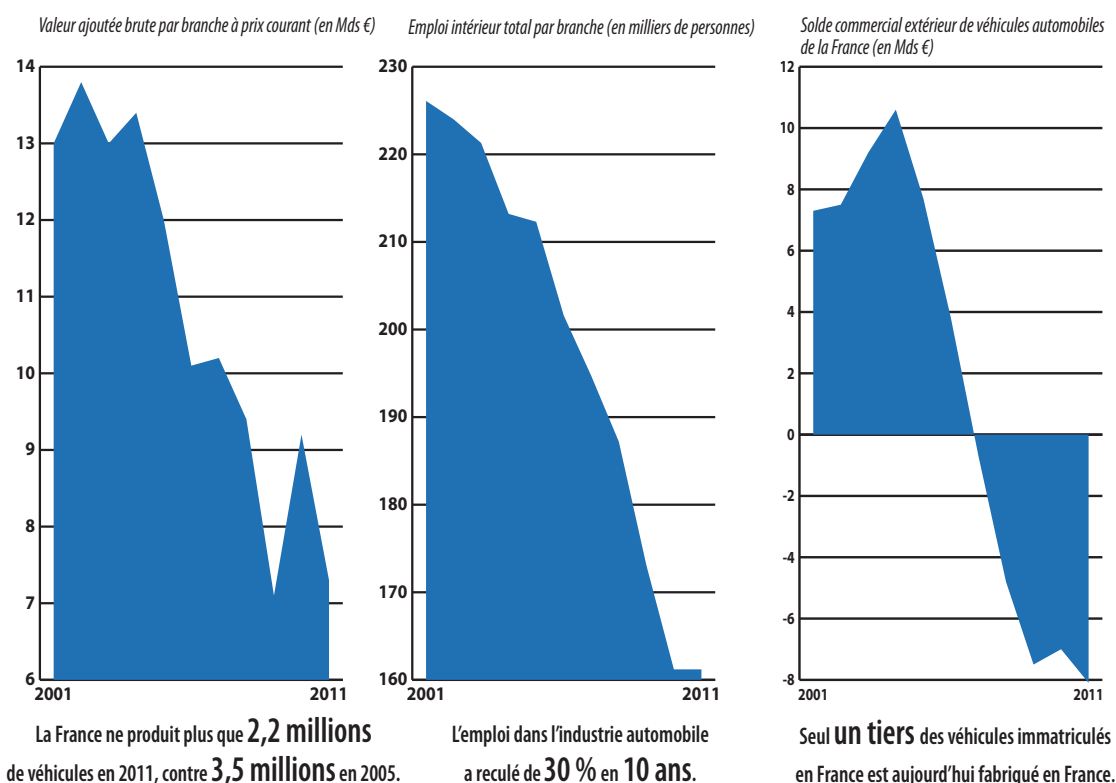
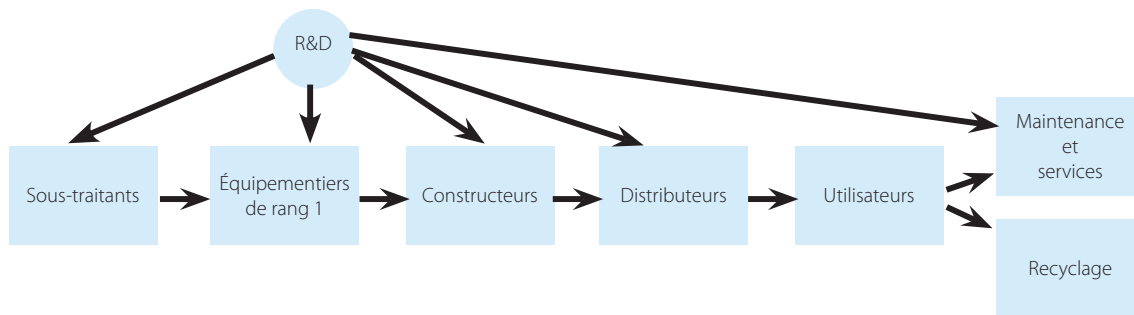


Schéma de la filière automobile en France



Il y a urgence à agir



La filière française dispose de nombreux atouts.

- La maîtrise d'un vaste panel de technologies, notamment sur les technologies de motorisations et d'allègement des composants grâce à l'utilisation des matériaux composites
- Un bon positionnement sur les véhicules électriques et hybrides, qui pourraient représenter 10% du marché mondial à l'horizon 2020

- Des champions de taille mondiale, avec des constructeurs qui ont vendu 6,27 millions de véhicules en 2011 dans le monde, dont plus de la moitié hors d'Europe, ainsi que des équipementiers connus et reconnus pour l'excellence de leur savoir-faire
- La grande qualité des ingénieurs et des ouvriers qualifiés français

Il lui faut désormais une stratégie, partagée par tous les acteurs.

- La filière a besoin de compétitivité. La mission Gallois doit faire des propositions dans ce sens. La réforme du financement de la protection sociale est également à l'étude, mais la filière a aussi besoin d'innovation et de solidarité
- Il faut développer une vision d'ensemble pour garantir l'avenir de notre industrie. Une vision partagée par l'ensemble des acteurs de la filière : partenaires sociaux, constructeurs, équipementiers, sous-traitants, distributeurs et fournisseurs de services, universités, centres et laboratoires de recherche
- Cette stratégie sera portée par l'Etat et devra être déclinée dans les territoires, avec tous les acteurs locaux (collectivités territoriales, services déconcentrés de l'Etat et pôles de compétitivité notamment)
- Les consultations menées pour l'élaboration de ce plan confirment l'importance qu'accordent les constructeurs et les grands équipementiers à la pérennisation des sites et de la R&D en France, ainsi que leur volonté d'y maintenir l'emploi. Les aides publiques au secteur feront l'objet de contreparties et d'une évaluation globale

Les 8 leviers d'action du Plan automobile

Encourager l'achat de véhicules écologiques populaires.

Pour soutenir l'achat de véhicules propres, le gouvernement a décidé de renforcer le dispositif de bonus-malus.



Renault Zoé

- Le bonus maximal à l'achat de véhicules électriques est porté à 7000 euros
- Le bonus maximal pour les véhicules hybrides est porté à 4 000 euros et rendu accessible aux sociétés
- Le bonus pour les véhicules thermiques faiblement émetteurs de carbone est augmenté de 100 à 150 euros selon les cas
- Ces hausses seront valables jusqu'à fin 2012 et le renforcement de l'ensemble du dispositif bonus-malus sera précisé en loi de finances pour 2013

La commande publique doit donner l'exemple et être massivement réorientée vers ces modèles.



Toyota Yaris

- Le dispositif du bonus-malus est étendu aux acheteurs publics : au moins 25 % des véhicules achetés par l'Etat devront être électriques ou hybrides. Les véhicules à usage urbain (hors véhicules d'intervention) devront être électriques
- Les collectivités territoriales et les entreprises publiques seront incitées à adopter la même démarche. D'autres propositions relatives à

l'acquisition des véhicules et relevant de la loi de finances seront étudiées d'ici la fin de l'année, notamment pour les véhicules à usage professionnel non polluants

Cela implique le déploiement sur tout le territoire de bornes de recharge des véhicules hybrides et électriques.

■ Un commandement unique sera institué pour en organiser l'installation dans les grandes agglomérations, sous l'égide de M. Philippe Hirtzman, ingénieur général des Mines

■ La réglementation sera immédiatement adaptée pour faciliter l'implantation des bornes de recharge. Une dotation de **50 millions d'euros** du programme d'investissements d'avenir leur sera allouée. Des démarches ont par ailleurs été engagées pour associer la Banque européenne d'investissement au financement de ces projets

Les efforts de la puissance publique en faveur du développement des véhicules électriques et hybrides doivent être accompagnés du maintien de leurs prix par les constructeurs automobiles.



Fotolia

Soutenir la trésorerie et l'investissement des acteurs de la filière, en particulier les PME

■ **L'État et Oséo vont mobiliser près de 600 millions d'euros de financements** pour répondre aux besoins d'investissement et de liquidité à court terme, tournés en priorité vers les PME du secteur automobile

■ **150 millions d'euros** de financements de trésorerie seront apportés par Oséo, grâce au renforcement des garanties de concours bancaires (portées à 60%) et du dispositif « Avance+ », qui permet d'obtenir des financements sur la base des factures des clients

■ Oséo apportera également une enveloppe de prêts de 100 millions d'euros. Grâce à l'effet de levier sur les banques, cela libérera **300 millions d'euros** de financements pour investir dans l'appareil productif et moderniser la filière



■ **120 millions d'euros** d'aides à la réindustrialisation sont destinés à financer les investissements permettant un maintien ou une création d'emplois

■ **50 millions d'euros** de subventions sont octroyés pour des actions de performance (mutualisation de moyens de conception, de production, de services par exemple), issues du programme « Filières Industrielles » des investissements d'avenir

Les aides aux PME, en dehors des aides à la trésorerie, sont conditionnées à la réalisation d'investissement.

Permettre à la filière de rebondir grâce à l'innovation

Notre industrie doit canaliser son effort d'innovation vers la différenciation de ses produits. Il est nécessaire de se distinguer dans la compétition mondiale, si nous voulons réussir à produire toutes les gammes de véhicules en France.

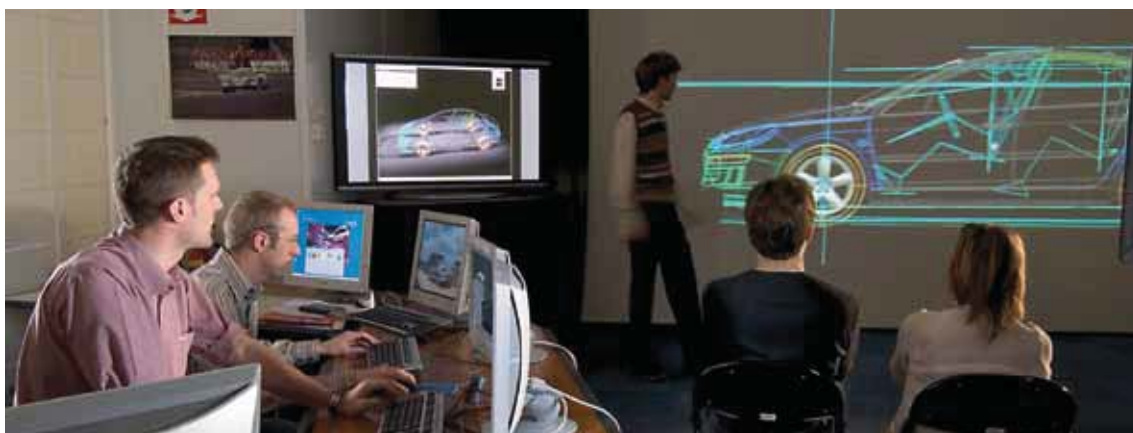
■ Un effort particulier doit notamment être fait pour le développement de nouvelles motorisations décarbonées et la mise au point de matériaux composites permettant de renforcer la fiabilité et la sécurité des véhicules. Cet effort permettra des convergences inter-filières, par exemple la synergie entre secteurs automobile et aéronautique

■ Un Institut d'Excellence sur les énergies décarbonées (VeDeCom) sera lancé d'ici fin 2012 associant les principaux acteurs de la filière (PSA, Renault et équipementiers) et des instituts de recherche (dont le CEA et ParisTech)

L'État mobilise aujourd'hui des moyens considérables pour stimuler cette innovation.

■ Le CIR a permis, à lui seul, de financer en 2011 environ 400 millions d'euros de dépenses d'innovation dans la filière. Il sera pérennisé et rendu mieux accessible aux PME

■ 350 millions d'euros du programme « investissements d'avenir » seront réorientés pour financer les priorités de la filière en matière de recherche et développement



D.R.

Le gouvernement souhaite que ces priorités soient définies de manière plus collective. La Plateforme automobile, qui associe les constructeurs, équipementiers et sous-traitants, devra définir les projets d'intérêt collectif prioritaires et les soumettre au Commissaire général à l'investissement. Ces priorités seront prises en compte par les pôles de compétitivité et la future Banque publique d'investissement. Les synergies avec la Banque européenne d'investissement et le Programme Cadre de R&D de l'Union européenne seront recherchées.

L'innovation n'est pas seulement technologique, elle est aussi sociale. En lien avec les collectivités territoriales, le Gouvernement soutiendra, dans le cadre des dotations, les nouveaux usages de la voiture en ville : auto-partage, co-voiturage, navette, mais aussi services plateformes de location près des équipements publics.

Le soutien à l'innovation est conditionné aux efforts des constructeurs et équipementiers pour maintenir en France des équipes de R&D, à la définition commune des axes prioritaires de recherche, au sein de la Plateforme automobile, et à la prise en compte des équipementiers et de la sous-traitance dans les priorités de la recherche.

Faire émerger les entreprises stratégiques par une solidarité accrue entre les entreprises de la filière

Il existe, parmi nos sous-traitants, des PME et des ETI qui peuvent devenir les champions de demain. La Plateforme automobile a donc pour mission de les identifier, et de mettre en place les plans d'actions qui permettront de les faire croître. Les Associations régionales de l'industrie automobile (ARIA), sous la direction de chaque Commissaire au redressement productif, y prendront toute leur part.

Le Fonds de Modernisation des Equipementiers Automobiles, financé par le Fonds stratégique d'investissement (FSI) et les grands acteurs de la filière, **doit être le fer de lance de cette action.** Il sera prolongé et renforcé si nécessaire. **260 millions d'euros** peuvent dès aujourd'hui être investis dans les PME et les ETI porteuses de projets de développement, de consolidation, d'innovation ou d'internationalisation, leur permettant de se renforcer sur différents marchés et d'accompagner notamment leurs clients français.

Le Gouvernement attend des constructeurs et des équipementiers une relation exemplaire avec leurs sous-traitants. Une réunion mensuelle sera menée entre le Ministère du Redressement productif et la Plateforme de l'automobile, le FMEA, les constructeurs et les grands équipementiers, pour faire avancer ces travaux d'identification et de renforcement des sous-traitants stratégiques à fort potentiel de développement.

La filière automobile française dans son ensemble doit être beaucoup plus solidaire. Les constructeurs et équipementiers doivent s'engager à soutenir les PME, notamment par :

- Une plus grande visibilité sur les volumes, les prix et les orientations stratégiques et technologiques de leurs produits ou de leurs clients, ainsi que le respect des délais de paiement
- La prise en compte privilégiée des fournisseurs français lors des déploiements à l'international. D'autres initiatives seront coordonnées par la Plateforme de l'automobile, telles que la représentation groupée sur les salons internationaux, la mise à disposition par les constructeurs et par les grands équipementiers de moyens logistiques dans les pays cibles et l'aide à la mise en contact
- Le renforcement des partenariats de R&D (contrats de co-innovation) entre constructeurs ou grands équipementiers et sous-traitants avec des règles de bonnes pratiques en matière de propriété intellectuelle et de cofinancement

La Plateforme automobile devra s'assurer du respect des engagements des constructeurs et des équipementiers sur ces grands axes de renforcement de la solidarité de filière.

Préserver l'emploi dans le cadre d'un dialogue social exemplaire.

La qualité du dialogue social est l'une des conditions de réussite du plan automobile. En cohérence avec les orientations communes dégagées lors de la grande conférence sociale, les partenaires sociaux de la filière sont encouragés à débattre de la stratégie à mettre en place pour pérenniser, voire développer le secteur automobile en France, en s'appuyant sur la vision partagée au sein de la Plateforme Automobile des volumes et des types de véhicules qui ont vocation à être produits en France.

Le Gouvernement agira, en partenariat avec l'ensemble des acteurs de la filière automobile, pour soutenir rapidement les salariés affectés par les difficultés de la filière et plus largement sécuriser l'emploi et les parcours professionnels.

À court terme, le Gouvernement mobilisera tous les outils de la politique de l'emploi pour éviter les suppressions d'emploi et, si elles ne peuvent éviter, accompagner au mieux les salariés (plan de formation, activité partielle, FNE formation, Contrat de Sécurisation Professionnelle). Il veillera tout particulièrement à la qualité des mesures d'accompagnement mises en place par les entreprises pour permettre aux salariés de retrouver rapidement un emploi et que celles-ci fassent l'objet d'un dialogue social de qualité.

Le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation sera également sollicité pour favoriser la mobilité professionnelle des salariés du secteur, en veillant à ce que les procédures permettent une mobilisation rapide des crédits, notamment pour les PME.

Dans un objectif de sécurisation durable de l'emploi et des sites industriels, le Gouvernement travaillera avec les partenaires sociaux de la filière à anticiper le plus en amont possible les évolutions de l'emploi et des compétences.

Il s'agira de favoriser une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences cohérente avec les orientations stratégiques et industrielles de la filière, de la fabrication à l'entretien des véhicules :

- appui aux entreprises, notamment les petites, dans l'élaboration d'une politique RH
- insertion des jeunes dans l'emploi de la filière
- développement des compétences pour s'adapter aux métiers de demain
- développement de la diversification de l'activité des sous-traitants vers d'autres secteurs que l'automobile, construction de passerelles professionnelles au sein de la filière ou vers d'autres métiers
- engagement d'une démarche Emplois Compétences avec la filière Services Automobiles en vue notamment de favoriser l'insertion des jeunes dans l'emploi et le maintien des seniors

Le Gouvernement proposera aux partenaires sociaux d'inscrire ces orientations dans une charte automobile 2012-2015. Le Fonds social européen pourra être mobilisé pour démultiplier la portée de cette action d'anticipation et de sécurisation des salariés.

Le dialogue social sur l'évolution des effectifs à moyen terme devra s'inspirer des meilleures pratiques de gestion prévisionnelle des effectifs. Il s'appuiera notamment sur les prévisions de production et les intentions d'affectation des véhicules, dans un souci de transparence.

Faire émerger de nouveaux emplois à travers la création d'une véritable filière française de la déconstruction et du recyclage automobile.

L'État doit promouvoir une approche ambitieuse pour l'industrie française de la déconstruction et du recyclage.

- Dans le cadre du renouvellement des agréments relatif aux centres de démontage et de recyclage des véhicules, la filière sera structurée pour permettre de retraiter la plus grande partie des pièces valorisables
- Les constructeurs seront invités à développer une offre de pièces d'occasion à travers leur réseau commercial, afin d'augmenter les revenus de la filière et le taux de recyclage des véhicules
- La lutte contre les trafics illégaux de pièces automobiles sera intensifiée
- La création en France de sites productifs dédiés à la déconstruction sera encouragée. Elle permettra de prolonger l'activité d'usines existantes ou d'en assurer la conversion technologique et industrielle

Mettre en place une collaboration étroite avec les collectivités locales, très impliquées dans le soutien au secteur automobile.

Les collectivités locales, et notamment les régions, ont un rôle majeur à jouer dans le rebond de la filière : développement économique et appui aux PME, soutien à l'innovation dans le cadre des pôles de compétitivité, action en faveur de la formation professionnelle, mobilisation pour le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

- Dans le cadre du PIA, l'Etat décide de mobiliser plus de 8 millions d'euros en faveur du soutien économique dans les territoires, à travers les ARIA
- Un Institut d'Excellence sur les énergies décarbonées (VeDeCom) sera lancé d'ici fin 2012 au cœur de la Vallée de l'automobile (Satory) associant les principaux acteurs de la filière (PSA, Renault et équipementiers) et des instituts de recherche (dont le CEA et ParisTech)
- Un soutien financier, réglementaire et fiscal de la puissance publique sera apporté aux projets de déconstruction et de recyclage élaborés par les organisations syndicales de Renault et PSA Peugeot Citroen en collaboration avec les collectivités locales, dès lors que les constructeurs s'engagent durablement
- Un appel à projets sera lancé auprès des 12 territoires-pilotes de la Charte pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques (Bordeaux, Grenoble, Rennes, Paris, Angoulême, Orléans, Strasbourg, Nice, Le Havre, Aix-en-Provence, Rouen, Nancy). Il permettra, avec les collectivités qui viendront les rejoindre, de réaliser des « Cités de la mobilité durable », regroupant enseignement, recherche, démonstrateurs

Douze territoires-pilotes de la Charte pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques





Foto1a

Préserver l'emploi dans l'automobile, c'est aussi garantir l'attractivité de ses métiers. L'industrie en général et l'automobile en particulier doivent redevenir un rêve pour les jeunes générations. Le Gouvernement fera de 2013 l'année des métiers industriels, afin de revaloriser l'enseignement professionnel et la voie technologique.

Réorienter les règles européennes et internationales en faveur d'un juste échange.

L'État aura à cœur de défendre, au sein des lieux de décisions européens, les intérêts de l'industrie automobile française, notamment dans le cadre de la révision du règlement sur le CO₂ des véhicules particuliers et dans les travaux de normalisation.

- Pour permettre une action efficace de l'Etat, l'industrie devra arriver en front uni et groupé. La Plateforme automobile sera chargée de définir une position commune de la filière

- Des mesures de mise sous surveillance doivent être prises par la Commission Européenne lorsque les échanges sont déséquilibrés, en vue d'une activation possible des clauses de sauvegarde. S'agissant de l'accord de libre-échange entre l'UE et la Corée du Sud, la France fera une demande de mise sous surveillance pour le secteur automobile. Le Gouvernement veillera à ce que les prochains accords commerciaux entre l'Union Européenne et les grands pays industriels préservent les intérêts notre industrie automobile

- La filière automobile doit continuer à être un secteur prioritaire d'intervention de la Banque européenne d'investissement (BEI). Sa prochaine augmentation de capital de 10 milliards d'euros lui donnera une capacité de mobilisation de 180 milliards d'euros en Europe et dans le monde. Ainsi, la BEI pourrait, en étroite coordination avec les dispositifs nationaux, financer des projets innovants issus des entreprises ou des pôles de compétitivité, ainsi que des projets permettant le déploiement d'infrastructures. Le gouvernement désignera prochainement un interlocuteur unique pour les entreprises françaises qui souhaitent présenter un projet à la BEI



P. Vedrune/SG

- Le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation doit être mobilisé, lorsque cela est nécessaire, pour favoriser la formation professionnelle et la mobilité professionnelle des salariés

Le Fonds d'aide à l'investissement de la filière automobile :

pour accompagner les projets des PME et les entreprises de taille intermédiaire (ETI) de la filière automobile

La filière automobile, des constructeurs aux entreprises sous-traitantes, doit faire face à une situation difficile : aux mutations technologiques, aux évolutions des besoins des marchés, s'ajoute le recul du marché européen. Les entreprises de la filière n'en doivent pas moins poursuivre leurs efforts pour se renforcer et préparer l'avenir : moderniser leur outil de production, optimiser leur organisation, se diversifier sur de nouveaux marchés, développer de nouveaux produits ou de nouveaux savoir-faire. Pour les y inciter et les accompagner, le ministère du Redressement productif met à leur disposition un nouveau dispositif de soutien, le Fonds d'aide à l'investissement de la filière automobile (ci-après : le Fonds).

Mon entreprise peut-elle bénéficier du Fonds ?

Le Fonds s'adresse aux entreprises¹ de la filière automobile, et plus largement aux entreprises réalisant au moins 25 % de leur chiffre d'affaires auprès de cette filière.

Il est également ouvert aux entreprises n'appartenant pas à la filière qui portent des projets d'investissement, notamment d'implantation dans les bassins d'emplois fragilisés par la crise du secteur automobile.

Les PME et les ETI (entreprises ou groupes d'entreprises dont les effectifs consolidés représentent plus de 250 et moins de 5 000 salariés) constituent la cible prioritaire du dispositif.

Mon projet est-il éligible ?

Sont éligibles :

– **les projets d'implantation d'activités industrielles de tous secteurs dans les zones fragilisées** par la baisse du marché automobile ou les projets visant à apporter de l'activité sur les sites des constructeurs automobiles (Aulnay, Rennes etc.) ;

– **pour les entreprises de la filière automobile, les investissements productifs destinés à moderniser l'outil industriel des entreprises²**, notamment dans le cadre de rapprochements d'acteurs par métiers au sein de la filière automobile, à soutenir leurs efforts d'internationalisation et de recherche et développement.

Les dépenses éligibles sont constituées des dépenses d'équipements et de machines, des dépenses internes ou externes liées à l'ingénierie du projet et des frais de développement nécessaires à la mise au point de nouveaux procédés ou nouveaux produits.

(1) L'entreprise candidate doit être en situation financière saine. Les entreprises en « difficulté avérée » et celles en procédures judiciaires (y compris de sauvegarde) ne sont pas éligibles.

(2) Les investissements productifs en immobilisations corporelles et/ou incorporelles se rapportant à la création d'un établissement, à l'extension d'un établissement existant, à la diversification de la production d'un établissement sur de nouveaux marchés de produits ou à un changement fondamental de l'ensemble du processus de production d'un établissement existant.

Quels soutiens puis-je envisager ?

L'intervention du Fonds pourra prendre la forme :

- **soit de subventions pour les projets d'implantation dans les bassins d'emplois fragilisés.** Le montant de l'aide maximale³ est fonction de la taille de l'entreprise, de son implantation géographique et de la nature de son projet ;
- **ou soit de prêts non bonifiés⁴ pour les investissements des entreprises de la filière automobile.** Le montant de ces prêts ne pourra pas dépasser 50 % des dépenses d'investissements éligibles.

Quels sont les critères de sélection des projets ?

Les projets sont sélectionnés sur la base des principaux critères suivants :

- les effets du projet sur l'emploi ;
- l'aspect stratégique du projet ;
- l'incitativité de l'intervention du Fonds ;
- la solidité financière des bénéficiaires et l'équilibre des ressources du plan de financement ;
- l'existence d'une organisation en capacité de porter le projet et l'efficacité des moyens envisagés pour la gestion du projet tout au long de son déroulement (ressources consacrées à la coordination entre partenaires et au suivi des livrables, compétences en management de projet, méthodes, intégration, reporting-audit etc.) ;
- l'effet de levier de l'intervention du Fonds sur les cofinancements privés.

Où puis-je me renseigner ? Comment déposer mon dossier ?

La présentation (cahier des charges) détaillée du dispositif est accessible sur le site www.redressement-productif.gouv.fr. Elle peut également être obtenue par simple demande déposée à l'adresse électronique suivante : « fonds-automobile.dgcis@finances.gouv.fr », ainsi qu'auprès des Directe.

Si vous envisagez de déposer un dossier, il vous est recommandé d'établir au préalable une lettre d'intention accompagnée d'un avant-projet simplifié, que vous transmettez à la direction générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS) (Service de l'industrie-TEE1 ; BP 80001 ; 67, rue Barbès ; 94201 Ivry-sur-Seine Cedex ; ou par envoi dématérialisé à fonds-automobile.dgcis@finances.gouv.fr). Sur la base de ces premiers éléments recueillis, vos interlocuteurs de la DGCIS prendront votre attache pour vous accompagner dans le dépôt du dossier ou vous orienter vers un guichet plus adapté.

Vous pouvez également compléter directement le formulaire de demande d'aide, accessible sur www.redressement-productif.gouv.fr et le transmettre à la DGCIS, avec une description détaillée de votre projet (voir le canevas mis en ligne).

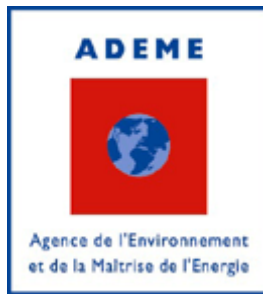
Et ensuite ? Qui instruit ? Qui décide de l'intervention du Fonds ?

La DGCIS assurera l'instruction du dossier complet. Un audit stratégique, économique, industriel et financier sera réalisé afin de confirmer l'intérêt du projet d'investissement, sa viabilité et mettre en évidence les retombées économiques et sociales.

La décision définitive, prononcée par le ministre du Redressement productif, intervient quatre mois au plus tard à compter de la date de réception du dossier complet par la DGCIS.

(3) Dans le respect des contraintes communautaires.

(4) Prêts non bonifiés respectant la communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation 2008/C14/02



Dispositif d'aide au déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques
(ci-après « le dispositif »)

INVESTISSEMENTS D'AVENIR

PROGRAMME VEHICULE DU FUTUR

Date de lancement : 10 janvier 2013

Date limite de dépôt des dossiers : 16 décembre 2014

Les dossiers seront instruits au fil de leur réception.

SOUSSION DES PROPOSITIONS

Les dossiers, sous forme d'une clé USB ou d'un CD-ROM, sont à adresser **par voie postale (cachet de la poste faisant foi)** à l'adresse suivante :

ADEME - Direction des Investissements d'Avenir
Sophie GARRIGOU - Responsable du Programme Véhicule du Futur
27, rue Louis Vicat
75 737 PARIS Cedex 15

CONTACTS

Pour tout renseignement, contacter : Sophie GARRIGOU – ADEME Paris, e-mail : sophie.garrigou@ademe.fr

SOMMAIRE

A. Contexte	3
B. Objet du dispositif	3
C. Caractéristiques.....	4
D. Eligibilité.....	7
E. Règles de soutien	9
F. Instruction	9
G. Composition du dossier	10
H. Volet financier	10
I. Confidentialité.....	10
J. Envoi du dossier	11
K. Critères de sélection des projets	11

LISTE DES ANNEXES

- **Annexe 1 : Contenu détaillé du projet**
- **Annexe 2 : Base de données financières**
- **Annexe 3 : Descriptif synthétique du projet et identification des partenaires**

Ce dispositif se base sur les analyses et conclusions du Livre Vert, publié en avril 2011, et disponible via le lien suivant :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-senateur-Louis-Negre-remet-son.html>

A. Contexte

Dans le cadre des Investissements d'Avenir, l'Etat a confié à l'ADEME le rôle d'opérateur du programme « véhicule du futur », conformément à la convention du 8 décembre 2010 publiée au JO le 10 décembre 2010. Ce programme a permis de soutenir de nombreux projets d'innovation au travers de 11 appels à manifestations d'intérêt publiés en 2011 et 2012, notamment sur la mobilité, les infrastructures de recharge et les chaînes de traction électrique.

Le développement à grande échelle du véhicule électrique en France suppose que des infrastructures de recharge soient disponibles pour les usagers. Si l'essentiel des recharges se fera au domicile ou sur les lieux de travail, la disponibilité de bornes de recharge en accès public est jugée nécessaire pour assurer l'utilisateur contre le risque d'autonomie insuffisante. C'est ce qui a conduit les pouvoirs publics à mettre en place un dispositif d'aide aux collectivités susceptibles de déployer des infrastructures de recharge.

Ainsi, dans le cadre du programme Véhicule du Futur des Investissements d'Avenir, un premier appel à manifestations d'intérêt visant à soutenir le déploiement des infrastructures de recharge a été lancé par l'ADEME le 26 avril 2011, intitulé « Déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables » (ci-après « AMI Déploiement »). D'une part, seules les collectivités « pilotes » ayant signé le 13 avril 2010 la charte pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques et qui n'ont pas été labellisées « EcoCités » en 2010 peuvent répondre à cet AMI. D'autre part, seules les infrastructures de recharge électrique installées sur voirie publique et stations-service ouvertes au public sont éligibles à cet AMI Déploiement.

Le 25 juillet 2012, un plan gouvernemental dédié à l'automobile a été présenté, incluant dans ses priorités le soutien au déploiement des infrastructures de recharge. Ce plan ne fait plus exclusivement référence aux collectivités ayant signé la charte d'avril 2010 pour le déploiement d'infrastructures, mais mentionne plus globalement les « *grandes agglomérations* » susceptibles de porter de tels projets. Aussi, afin de répondre à cette volonté gouvernementale d'étendre l'éligibilité à d'autres projets que ceux portés uniquement par les collectivités spécifiées dans l'AMI Déploiement, il a été décidé de lancer le présent dispositif.

B. Objet du dispositif

Le présent dispositif permet de soutenir financièrement les villes, agglomérations, groupements d'agglomérations, départements ou régions, qui respectent les critères d'éligibilité (section C) et qui s'engagent dans le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Il s'inscrit en parallèle de l'AMI Déploiement, antérieur au présent dispositif, qui reste ouvert pour les villes concernées. Les instructions ou contractualisations en cours dans le cadre de l'AMI Déploiement sont maintenues. Un même dossier ne peut être déposé à la fois en réponse à l'AMI Déploiement et au présent dispositif.

Le présent document décrit ce dispositif et précise notamment les conditions au travers desquelles ce dispositif accompagnera les projets de déploiement d'infrastructures, sous réserve de leur éligibilité.

Les conditions d'éligibilité des dossiers, les recommandations de l'Etat en termes techniques et organisationnels ainsi que les critères de sélection des projets sont spécifiés ci-après.

C. Caractéristiques

En vue de l'élaboration d'une politique de déploiement des infrastructures de recharge dans la sphère publique, l'Etat s'est engagé à établir un cadre conceptuel et organisationnel au travers d'un rapport officiel présentant un ensemble de propositions destinées à être discutées : le Livre Vert, publié en avril 2011. Son objectif est de permettre d'apporter toutes les réponses aux questions qui se posent pour un déploiement d'envergure sur le territoire national. En cela, ce document constitue un véritable guide pour assister les collectivités territoriales dans la mise en œuvre de leurs projets.

Le Livre Vert décrit notamment le dimensionnement des infrastructures de recharge, les modèles économiques de déploiement possibles, les questions liées à la réglementation et la standardisation.

Les villes, agglomération, groupements d'agglomérations, départements et régions candidats au présent dispositif devront s'appuyer sur les recommandations du Livre Vert pour développer leur plan de déploiement des infrastructures de recharge.

Points de recharge concernés

Même si quantitativement les bornes de recharge accessibles au public, placées dans des parkings ou sur voirie, ne représenteront vraisemblablement que 10% des prises et 5% des usages, elles offriront une assurance aux utilisateurs de pouvoir accéder à des infrastructures de recharge en dehors de la sphère privée (domicile, travail,...) et des stations-service ; elles constituent à ce titre un gage de fiabilité de l'ensemble du système, complément indispensable pour renforcer la confiance des utilisateurs dans le véhicule (automobile, scooters, vélos, autres) électrique.

Types de recharge privilégiés

Sur le plan technique, trois paliers de puissance de recharge se distinguent :

- la recharge normale (~ 3 kVA),
- la recharge accélérée (~ 22 kVA),
- la recharge rapide (~ 43 kVA)

L'utilisation de la recharge rapide (~ 43 kVA) comporte des risques environnementaux, notamment pour la gestion de la pointe électrique au niveau national. Il est donc important de veiller à la régulation des puissances des recharges en temps réel pour réduire les renforcements de réseaux au niveau local. Le coût des réseaux d'alimentation, comme le niveau d'émission de CO₂, croissent très fortement avec la puissance des points de recharge. Elle doit rester minoritaire, pour des raisons de coûts et d'impact environnemental.

La recharge normale (~ 3 kVA) s'impose notamment pour les places de stationnement dites «principales», sur lesquelles les véhicules rechargeables stationnent pendant de longues durées et peuvent assurer la majorité de leur recharge électrique.

La recharge accélérée (~ 22 kVA) permet une recharge d'appoint, jouant un rôle important pour le décollage du marché de par sa fonction de « réassurance » ou « de secours » pour les usagers (dix minutes de recharge suffisent pour redonner à la batterie une vingtaine de km d'autonomie). Ce type de recharge est donc adapté à des bornes ouvertes au public, pour un besoin ponctuel de recharge, notamment à des nœuds de transport ou dans des aires commerçantes où la durée de stationnement est de courte durée.

Il est recommandé de privilégier la recharge normale de 3 kVA et la recharge accélérée pilotable de 3 à 22 kVA en adéquation avec l'analyse des besoins pour des places de stationnement « principales » et « secondaires ».

Dimensionnement des infrastructures et répartition des points de recharge

D'une manière générale, les collectivités locales pourront s'appuyer sur les scénarios de répartition du type de recharge et sur les modèles économiques décrits dans le Livre Vert. Les conclusions du volet économique-juridique du Livre Vert se basent sur une étude menée à l'échelle d'un projet d'agglomération (exemple de Rouen) pour établir un calibrage de l'infrastructure de recharge publique, des coûts associés et des modèles de revenus envisageables. L'étude s'appuie sur des prévisions d'utilisation de l'infrastructure définies selon les opportunités de recharge identifiées. Les dossiers soumis pourront utiliser cet exemple pour préciser les prévisions d'utilisation de chaque type de recharge dans le plan de déploiement.

Une analyse des besoins basée sur les usages du territoire de développement sera intégrée dans la réflexion. Elle devra :

- justifier le nombre de points de recharge déployés
- indiquer s'il s'agit d'un projet susceptible d'être complété par un déploiement plus conséquent à court ou moyen termes. Dans ce cas, préciser quels sont les hypothèses de déploiement ultérieures envisagées et le nombre de phases de déploiement envisagé

Dans la phase d'amorçage du marché, il est souhaitable que le plan de déploiement privilégie les lieux stratégiques de la ville. Pour effacer les éventuelles contraintes que présentent les infrastructures sur les places de stationnement "aérien", il est envisageable de créer des espaces dédiés à la recharge des véhicules facilement accessibles avec, par exemple, un système de péage de type parking (respectant les critères d'éligibilité). Ces "stations-service électriques" peuvent être équipées d'un nombre optimisé et évolutif de recharges normale et accélérée.

Sécurité des biens et des personnes

La sécurité des biens et des personnes est naturellement une question de principe, mais également un enjeu majeur pour éviter toute « contre-référence » et favoriser le décollage du marché. Les infrastructures proposées doivent à la fois garantir la sécurité des utilisateurs dans la manipulation des différents éléments (câble, etc.), fournir les informations essentielles (avertissement en cas d'anomalie de recharge, etc.) et respecter les caractéristiques de sécurité pour l'installation des points de recharge.

L'ergonomie et le confort d'utilisation sont également des paramètres essentiels pour l'utilisateur qui rechargera son véhicule fréquemment, voire quotidiennement.

Normalisation et interopérabilité

La normalisation et standardisation des solutions technologiques retenues pour les bornes de recharge devront être valables quelque soit le type, la gamme, l'usage des véhicules rechargeables (VE et VHR) et leur constructeur.

Le Livre Vert précise par ailleurs les types de bornes recommandés. Pour la recharge normale, il est recommandé :

- un câble « nomade », non attaché (sauf exceptions, voir Livre Vert)

- une borne incluant un socle de prise conforme au 62196-2 Type 3 et un autre socle de prise conforme au Type E/F (prise dite « domestique » ; mode 1 ou 2)

Pour la recharge accélérée, il est recommandé :

- un câble « nomade », non attaché (sauf exceptions, voir Livre Vert)
- une borne incluant un socle de prise conforme au 62196-2 Type 3, et un autre socle de prise conforme au Type E/F (Mode 1 ou 2) si la borne permet de délivrer aussi du 3 kVA comme recommandé

En ce qui concerne l'interopérabilité du système de recharge, il est également précisé ci-après dans les critères d'éligibilité que les infrastructures de recharge dédiées à des services de mobilité du type auto-partage ou libre-service ne sont éligibles qu'à condition d'être également ouvertes au public.

Système de paiement

Afin de garantir une acceptabilité optimale des utilisateurs de bornes, il est nécessaire de simplifier leur utilisation. Outre la standardisation et l'interopérabilité des bornes, la simplification du système de paiement est donc un enjeu important. Si l'utilisation des nouvelles technologies dans ce domaine (téléphones portables, technologie RFID, etc...) semble être acquise, la diversification des fournisseurs d'électricité peut cependant complexifier la capacité des utilisateurs à accéder à des services de recharge depuis des bornes alimentées par des fournisseurs d'énergie différents (« roaming »). Les solutions proposées devront donc explicitement présenter les modes de paiement envisagés.

Coût des infrastructures, tarification des usagers et conditions d'utilisation

La gestion des transactions évolue suivant une chaîne complexe où chaque acteur cherche une rémunération ou, a minima, une compensation sur l'investissement consenti. Or, les acteurs sont nombreux : des fournisseurs d'électricité au gestionnaire du réseau de transport d'électricité, au gestionnaire du réseau de distribution d'électricité, au gestionnaire de service de recharge, à l'opérateur de mobilité en charge de gérer la complexité des informations, à l'utilisateur final. Cette cascade d'intermédiaires influence le prix d'utilisation d'une borne de recharge à la hausse, mais est nécessaire pour garantir une certaine facilité d'utilisation de l'infrastructure.

Cependant, le coût des infrastructures devra rester aussi raisonnable que possible afin d'éviter un amortissement des investissements sur le prix d'utilisation. Il devra être représentatif des coûts mentionnés dans le Livre Vert. L'utilisation de solutions technologiques déjà normalisées et industrielles contribuera à cet objectif.

En complément des recommandations du Livre Vert, l'étude des prix d'équilibre par prise, selon les lieux et types d'infrastructures, devra être spécifiée en détaillant la stratégie de tarification.

Une tarification ni rédhitoire ni discriminante vis-à-vis d'un certain type d'usage ou de véhicule sera demandée. En particulier, la recharge publique de véhicule tiers devra être tarifée à un coût acceptable sur les bornes d'autopartage ouvertes au public (voir aussi partie « Éligibilité »).

De même, des conditions d'utilisation ni rédhitoires ni discriminantes vis-à-vis d'un certain type d'usage ou de véhicule seront demandées. En particulier, la recharge publique de véhicule tiers devra pouvoir être réalisée à des conditions techniques et organisationnelles acceptables sur les bornes d'autopartage ouvertes au public (voir aussi partie « Éligibilité »).

La partie « Eligibilité » conditionne également l'aide à certaines dispositions de tarification (se référer à cette partie).

Transparence des données

Anticiper les changements et adapter l'offre à la demande s'avère particulièrement complexe dans le cas des infrastructures publiques. Pour atteindre cet objectif, il est donc nécessaire de connaître le taux d'utilisation des bornes de recharge et leur fréquentation. Ceci vient conforter la nécessité de transparence des données pour l'exploitant des infrastructures de recharge, l'utilisateur et les gestionnaires du réseau électrique :

- des flux d'informations à destination de l'utilisateur doivent le guider dans ses choix économiques et environnementaux ;
- des flux d'informations à destination de l'exploitant doivent apporter une connaissance des profils d'usage des véhicules rechargeables et des conditions de recharge.

La gestion de ces flux d'informations, pilotée par les gestionnaires du réseau électrique, doit permettre d'évoluer vers les réseaux intelligents.

Cadre financier et juridique

Le dossier devra en outre intégrer le plan complet de financement des infrastructures de recharge prévues sur le territoire concerné. Il devra présenter le cadre juridique de réalisation des travaux et de gestion de l'infrastructure, dans les différents espaces concernés : marché public, délégation de service public et tout autre dispositif.

D. Eligibilité

Techniquement, le dossier devra comporter les éléments suivants :

- Justification du nombre de points de recharge déployés
- Présentation et justification des spécificités techniques des infrastructures déployées
- Indication des conditions d'utilisation, des modes de paiement envisagés et justification de la tarification
- Intégration d'un plan complet de financement des infrastructures de recharge prévues sur le territoire concerné
- Présentation d'un cadre juridique de réalisation des travaux et de gestion des infrastructures
- Présentation d'un plan de déploiement cohérent avec :
 - les préconisations et recommandations présentes dans le Livre Vert (volet technique, partie I et annexes). La densité du maillage territorial devrait être justifiée par rapport au nombre de véhicules attendus et à la topographie de la zone couverte
 - les autres enjeux de mobilité et d'aménagement à l'échelle de la ville, de l'agglomération, du groupement d'agglomérations, du département ou de la Région (transports en commun, auto-partage ou libre-service, parkings mutualisés, etc)

Le présent dispositif s'inscrit en parallèle des deux actions suivantes de soutien au déploiement des infrastructures de recharge :

- L'action « Ville de demain », gérée par la Caisse des Dépôts et Consignations, concerne les villes qui ont été labellisées « EcoCités » par le ministère en charge de l'urbanisme et de l'aménagement.
- L'AMI « Déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables », géré par l'ADEME, concernant les villes ayant signé le 13 avril 2010 la charte pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques et qui n'ont pas été labellisées « EcoCités » par le ministère en charge de l'urbanisme et de l'aménagement

Le présent dispositif concerne :

- les villes ou agglomérations de plus de 200 000 habitants, ou les groupements d'agglomérations dont l'ensemble dépasse 200 000 habitants ;
- les départements
 - présentant un plan départemental de mobilité ;
 - et, agissant pour le compte des villes, agglomérations ou groupements d'agglomérations du département, qui disposent de projets concrets s'inscrivant dans le cadre d'un plan de mobilité cohérent avec le plan départemental
- les régions :
 - présentant un plan régional de mobilité ;
 - et, agissant pour le compte des villes, agglomérations ou groupements d'agglomérations de la région, qui disposent de projets concrets s'inscrivant dans le cadre d'un plan de mobilité cohérent avec le plan régional.

Dans les trois cas, l'attribution de l'aide est conditionnée à l'engagement des collectivités maitres d'ouvrage (ville, agglomération, groupement d'agglomérations) d'assurer, dans les six mois suivant l'obtention de l'aide, la gratuité du stationnement pour les véhicules électriques, quels que soient les emplacements de stationnement, en surface ou en ouvrage, gérés directement par la collectivité (avec ou sans dispositif de recharge) ; cet engagement de gratuité sera limité dans le temps (deux ans minimum), indépendamment des initiatives que pourrait éventuellement prendre la collectivité pour prolonger ou élargir ce dispositif.

Les règles d'éligibilité sont les suivantes :

- Seules les infrastructures de recharge électrique financées directement par les collectivités sont éligibles, ce qui exclut notamment les infrastructures dont le financement est assuré par une entreprise dans le cadre d'une concession.
- Les projets portés par des entreprises sont exclus du présent AMI. Ils pourront être adressés dans le cadre d'un prochain dispositif spécifique à ce type de portage.
- Seules les infrastructures appartenant à l'une des deux catégories suivantes sont éligibles :
 1. Les infrastructures exclusivement réservées à la recharge publique de véhicules tiers
 2. Les infrastructures de recharge ouvertes à des services de mobilité du type auto-partage ou libre-service si, conformément au Livre Vert, elles sont également ouvertes

au public, non réservée aux véhicules de la flotte. A ce titre, ces infrastructures doivent être ouvertes à la recharge de véhicules tiers, et ce à des tarifs et des conditions d'utilisation acceptables, eu égard aux recommandations du présent dispositif et du Livre Vert. L'assiette des coûts éligibles de ce type d'infrastructures sera déterminée en fonction des conditions d'utilisation de la recharge publique (tarifs, disponibilité de la recharge publique, etc), et pourra se situer entre 0 et 100% des coûts de l'infrastructure.

- Seuls les projets structurants et à l'ampleur significative sont éligibles. A ce titre, ne sont éligibles que les projets dont les coûts liés aux infrastructures (coûts du matériel, de génie civil, d'ingénierie et de raccordement au réseau du distributeur d'électricité) sont supérieurs ou égaux à 400 000 euros.

Les travaux de réalisation des infrastructures devront être réalisés postérieurement à la date de dépôt du dossier de demande d'aide et devront être réalisés au plus tard au 31/12/2016 (Ordres de Service travaux faisant foi).

E. Règles de soutien

Les règles de soutien sont identiques à celles de l'AMI Déploiement :

1. la contribution de l'Etat se fera sous forme de **subventions**
2. les infrastructures de **recharge en alimentation normale (3KVA) ou accélérée (22KVA) pourront bénéficier d'un taux de soutien maximum de 50% du coût d'investissement**. Ce coût intègre les coûts du matériel, de génie civil, d'ingénierie et de raccordement au réseau du distributeur d'électricité. Ne sont pas éligibles dans l'assiette notamment les coûts de maintenance, les coûts d'abonnement ou bien les coûts liés au renforcement du réseau primaire, ni les coûts liés à la promotion du service
3. les infrastructures de **recharge rapide (43KVA) pourront bénéficier d'un taux de soutien maximum de 30% du coût d'investissement**. Ce coût intègre les coûts du matériel, de génie civil, d'ingénierie et de raccordement au réseau du distributeur d'électricité. Ne sont pas éligibles dans l'assiette notamment les coûts de maintenance, les coûts d'abonnement ou bien les coûts liés au renforcement du réseau primaire, ni les coûts liés à la promotion du service

F. Instruction

L'ADEME s'assure de la recevabilité et de la conformité des dossiers. Sur la base de l'analyse et de l'évaluation des dossiers effectuées par l'ADEME, sur avis de la commission nationale des aides (CNA), constituée de personnalités qualifiées et de représentants des ministères, et sur avis du comité de pilotage des investissements d'avenir (COPIL), constitué de représentants des ministères et du Commissariat Général à l'Investissement (CGI), les projets seront retenus pour instruction.

A l'issue de cette phase, chaque dossier de demande d'aide retenu est instruit par l'ADEME.

A l'issue de cette phase d'instruction technico-économique, l'ADEME présente à la CNA et au COPIL un dossier synthétisant le contenu technique du projet et propose un niveau d'aide et des modalités d'intervention adaptées. Le comité de pilotage, en présence du dossier remis, du

dossier de synthèse et de l'avis de la CNA, formule un avis à destination du Commissariat général à l'investissement (CGI). L'octroi de l'aide est décidé par le Premier ministre sur proposition du CGI.

Une convention d'aide est établie entre l'ADEME et le bénéficiaire.

G. Composition du dossier

Le dossier de demande d'aide est constitué :

- d'un courrier de demande daté et signé par les représentants habilités du coordonnateur et des différents partenaires (en version originale et en version scannée)
- d'un volet technique et stratégique, dont le modèle est fourni en **annexe 1**, et qui est à soumettre sous forme d'un fichier Word
- d'un volet financier, dont le modèle est fourni en **annexe 2** et qui est à soumettre sous forme d'un fichier Excel
- d'un descriptif synthétique du projet (non confidentiel) et de l'identification des partenaires, dont le modèle est fourni en **annexe 3** et qui est à soumettre sous forme d'un fichier Excel

Une attention particulière devra être apportée à la qualité de rédaction du projet et à sa clarté. La demande d'aide au titre de ce dispositif doit comporter suffisamment de détails et de justifications pour permettre de juger de la cohérence du déploiement d'infrastructures.

H. Volet financier

Appelé à devenir l'annexe financière du contrat, l'**annexe 2** rassemble sous forme de base de données les éléments financiers du projet. La base de données financière détaillera les moyens mis en œuvre pour l'exécution du plan de travail.

Les renseignements financiers permettent d'identifier précisément les moyens mobilisés pour l'exécution du projet par partenaire. Les montants sont exprimés en montants nets de TVA, c'est-à-dire le montant HT plus la part de TVA non récupérée par le partenaire. Les bénéficiaires n'étant pas assujettis à la TVA, ou ne la récupérant pas ou partiellement, le préciseront (une attestation sera alors fournie).

I. Confidentialité

L'ADEME assure que l'ensemble des pièces du dossier et de la demande est couvert par le secret professionnel et la confidentialité.

En vue d'éventuelles opérations de communication (qui seront en tout état de cause concertées avec le coordonnateur) et de la bonne conduite des discussions sur le projet, le coordonnateur indiquera les informations qui présentent un caractère particulièrement confidentiel, notamment, s'il y a lieu, à l'égard des partenaires du projet.

J. Envoi du dossier

Le coordonnateur transmet à l'ADEME l'ensemble du dossier sous forme d'une clé USB ou d'un CD-ROM accompagné par le courrier de demande d'aide signé par les responsables habilités du coordonnateur et des partenaires. La version clé USB ou CD-ROM fait foi¹.

A la demande du coordonnateur, l'ADEME peut autoriser exceptionnellement l'envoi séparé de certaines parties du dossier par des partenaires afin de préserver la confidentialité de données sensibles. Dans ce cas, le coordonnateur détaillera dans le courrier de demande d'aide la nature des documents envoyés séparément afin d'autoriser l'ADEME à les associer officiellement au dossier de demande d'aide.

Des mises à jour du dossier de demande d'aide lors de la phase d'instruction pourront être réalisées par le coordonnateur.

K. Critères de sélection des projets

Les projets seront sélectionnés sur la base des critères suivants, qui reprennent les caractéristiques attendues présentées au chapitre C.

- **Contenu technique**

- Adéquation avec les recommandations générales du Livre Vert ainsi que l'intérêt de la solution proposée au regard des besoins identifiés
- Pertinence du plan de répartition des bornes de recharge au regard des objectifs à atteindre
- Types de recharge privilégiés
- Dimensionnement des infrastructures et répartition des points de recharge
- Sécurité des biens et des personnes
- Normalisation et interopérabilité
- Système de paiement
- Transparence des données
- Cadre financier et juridique

- **Qualité économique du projet**

- Pertinence du projet par rapport aux enjeux de viabilité économique de l'infrastructure de recharge proposée
- Coût des infrastructures, tarification des usagers et conditions d'utilisation

¹ L'ADEME accepte les fichiers compatibles avec Windows **Word** (.doc) et Windows **Excel** (.xls).

Comité Stratégique de la Filière Automobile

19 octobre 2012

Projet de contrat de filière



PLAN AUTOMOBILE



Dégager une vision commune à la filière pour anticiper

Améliorer la visibilité à court, moyen et long terme au sein de la filière :

- prévisions de volumes de production
- prévisions de lancement et de renouvellement de véhicules et de leur affectation
- incidences sur l'emploi
- orientations stratégiques et technologiques à partager avec les fournisseurs

Responsable : Plateforme Automobile

Face aux mutations économiques en cours, accompagner les entreprises et les salariés de l'ensemble de la filière à travers :

- un Observatoire des compétences, pour rassembler les données permettant d'anticiper les évolutions des métiers au regard des besoins des entreprises de la filière ;
- pour les entreprises, un appui à la mise en place de politiques RH adaptées aux évolutions de la filière ;
- pour les salariés, un accompagnement au développement des compétences et de leur mobilité professionnelle en vue de leur maintien dans l'emploi.

Ces actions font l'objet d'un accompagnement financier de l'Etat tant de la filière amont que de la filière aval, dans le cadre de la Charte automobile portant sur la période 2013-2015

Responsables : signataires de la Charte automobile - partenaires sociaux de la filière automobile et l'Etat /
Observatoire : partenaires sociaux de la filière amont et de la filière aval, en lien avec l'Etat.

Calendrier : signature de la Charte automobile 2013 - 2015 en décembre 2012, rapport de l'Observatoire des compétences mi-2013



Innovation

Définition, par la filière, des axes de recherche prioritaires pour la R&D

- **Responsable** : la Plateforme Automobile, avec les pôles de compétitivité et les instituts de recherche, en lien avec la BPI
- Calendrier : premier semestre 2013

Mission sur le véhicule économique à 2 l/100 km

- **Responsable** : la Plateforme Automobile, avec les pôles de compétitivité et les instituts de recherche, en lien avec la BPI
- Calendrier : Rapport à remettre d'ici fin mars 2013

Définition de règles de bonnes pratiques pour renforcer les partenariats de R&D (contrats de co-innovation) entre grands acteurs et PME

- **Responsable** : Plateforme Automobile– Calendrier : fin 1er trimestre 2013

Identification des technologies de production et des méthodes d'organisation d'avenir par sous-filière : « processus du futur »

- **Responsable** : Plateforme Automobile ; avec les pôles de compétitivité et les instituts de recherche
- Calendrier : avant fin 1er semestre 2013



Solidarité de filière

Exemplarité de la relation donneurs d'ordre - sous-traitants

- Bilan de l'application du Code de performance et de bonnes pratiques, en lien avec le Médiateur des relations inter-entreprises, et des délais de paiement
- **Responsable** : Plateforme Automobile avec l'Etat et la Banque de France - Calendrier : à chaque CSF

Développement des sous-traitants

- Déploiement des programmes d'amélioration de qualité et de compétitivité des PME
Responsables : PFA, ARIAs, Etat - Calendrier : bilan à faire à chaque CSF
- Elaboration d'une démarche pour aider la diversification clients hors automobile : actions à entreprendre auprès de GIFAS, FIF, etc... pour parvenir à des propositions d'actions concrètes (participations salons, diagnostics stratégiques de PME, forums)
- **Responsable** : Plateforme Automobile - Calendrier : 1er semestre 2013

Renforcement des sous-filières de la sous-traitance

- Prolongation du FMEA
- Faire émerger et renforcer les sous-traitants stratégiques par sous-filière : cartographie, identification des acteurs stratégiques et renforcement / aide au rapprochement des acteurs
- **Responsable** : Plateforme Automobile (dont fédérations et ARIAs) avec FMEA et MRP



Internationalisation

Mise en place d'une offre de services à l'international Responsable : Plateforme Automobile

Appui des fournisseurs français à l'international par les grands acteurs pour favoriser l'implantation d'entreprises et l'obtention de marchés à l'export

- Bilan Définition des meilleures pratiques : Plateforme Automobile et Ubifrance
- Suivi des progrès et mise en place d'indicateurs : PFA
- Calendrier : mise en place d'indicateurs au 1er trimestre 2013, suivi à chaque CSF

Initiatives « Clubs France automobile » de la Plateforme Automobile dans 5 zones cibles (Russie, Amérique du Sud, Chine,..)

Responsable : Plateforme Automobile - Calendrier : 1er semestre 2013

Mise en place d'une convention entre les acteurs de la filière et Ubifrance

- Prolongation Accompagnement à l'international de 5 à 10 PME et ETI en 2013
- Plan d'action spécifique PME dans la zone Europe auprès des constructeurs étrangers
- Représentation groupée de PME et de pôles de compétitivité sur les grands salons automobiles

Responsables : Plateforme Automobile et Ubifrance - Calendrier : 1^{er} semestre 2013