

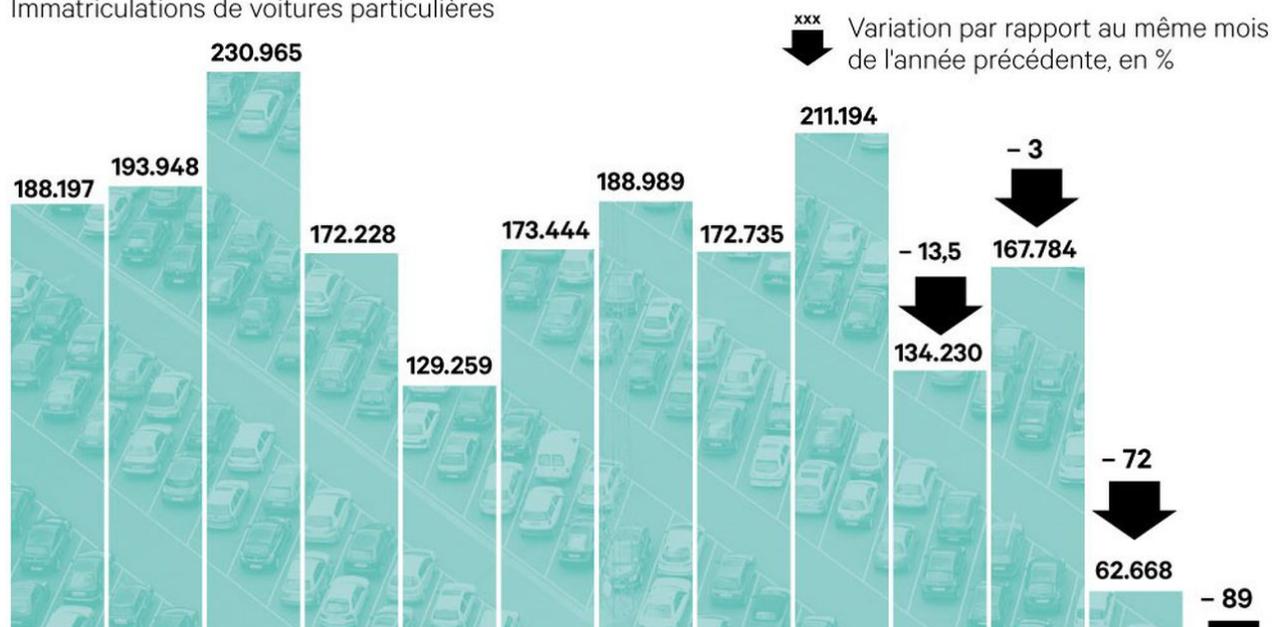
# Automobile : un plan de relance « historique »

 lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-un-plan-historique-de-relance-a-8-milliards-deuros-1205928

26 mai  
2020

## Les ventes de voitures neuves sur le marché français

Immatriculations de voitures particulières



C'est depuis l'usine de Valeo à Etaples, consacrée notamment à l'hybridation légère des véhicules, que le président de la République, Emmanuel Macron, a choisi de présenter le plan français de relance à la filière automobile. Un plan qu'il a chiffré à 8 milliards d'euros (en incluant le prêt garanti de 5 milliards à Renault ainsi que l'aide aux usines de batteries déjà annoncée), et destiné à soutenir cette industrie incarnant « *le génie de notre nation* », non seulement à court terme mais aussi pour l'avenir.

Confrontée non seulement à un grave coup d'arrêt lié à la crise sanitaire, l'automobile subit aussi depuis plusieurs années une révolution structurelle, que le plan vise à accompagner. « *Il s'agit d'un plan historique, pour faire face à une situation historique* », a déclaré le Président. Mais aussi un plan destiné « *à relocaliser de la valeur ajoutée* », un « *plan d'avenir de l'automobile du XXIe siècle* ».

## Plus d'un milliard d'euros de primes à l'acquisition

Le premier volet du plan consiste en un soutien massif à la demande, via des hausses des bonus et primes à la conversion, qui coûteront entre 1 et 1,3 milliard d'euros à l'Etat. « *Il faut que nos concitoyens achètent plus de véhicules, des véhicules propres* », a insisté Emmanuel Macron. L'aide à l'achat aux véhicules électriques sera accrue : de 6.000 à

7.000 euros pour les particuliers, et de 3.000 à 5.000 euros pour les entreprises ou les collectivités. Les hybrides rechargeables bénéficieront, elles, d'un bonus de 2.000 euros, à condition qu'elles puissent rouler plus de 50 kilomètres grâce à leur batterie.

Mais le plan concernera aussi les véhicules thermiques les moins polluants. L'actuelle prime à la conversion, qui permet de recevoir entre 1.500 et 2.500 euros sous certaines conditions, et en se débarrassant d'une vieille voiture polluante, sera doublée, et ses conditions d'éligibilité seront élargies. Elle sera donc portée à 3.000 euros pour les véhicules thermiques (neufs et d'occasion aux normes Crit'Air 1 et neufs aux normes Crit'Air 2), et à 5.000 euros pour les véhicules électriques. Les ménages dont le revenu fiscal de référence est inférieur à 18.000 euros par part pourront en bénéficier, « *soit les trois quarts des ménages français* », a précisé le Président.

### Automobile : le casse-tête d'une relance verte

#### PSA va produire sa future 3008, y compris électrique, sur son site de Sochaux

Ces dispositifs seront limités. Le bonus sur l'électrique sera disponible entre le 1er juin et le 31 décembre. Quant à la prime à la conversion élargie, qui entrera elle aussi en vigueur le 1er juin, seuls les 200.000 premiers acheteurs en bénéficieront. Elle reviendra ensuite à son niveau et à ses conditions actuels. Un plan d'urgence « *exceptionnel* », pour aider la filière à déstocker, a commenté Emmanuel Macron.

### Un soutien au « Made in France »

---

Le Président entend ensuite agir à sur le moyen terme, et renforcer les atouts de la production en France. Un fonds d'un montant d'un milliard d'euros est annoncé. Il inclura 200 millions de subventions, destinées à accélérer dès 2020 la modernisation et la robotisation des sous-traitants. Par ailleurs, 600 millions seront consacrés à des investissements en fonds propres, pour accompagner la croissance de belles entreprises, favoriser certains projets, ou accompagner des mouvements de consolidation, indique-t-on à l'Elysée. PSA et Renault doivent y contribuer à hauteur de 100 millions chacun. Les dépenses de R&D et d'innovation seront également soutenues avec un coup de pouce de 150 millions dès 2020 pour la mobilité hydrogène. Il importera, avec un peu de recul, de voir si certains de ces montants n'ont pas déjà fait l'objet d'annonces par le passé.

### Un million de voitures électriques produites en France en 2025

---

En retour, le gouvernement assure avoir obtenu une série de contreparties de la part de la filière. Avec un chiffre destiné à marquer les esprits : l'engagement des industriels à fabriquer dans l'Hexagone, à l'horizon 2025, un million de véhicules électriques, hybrides ou hybrides rechargeable.

Pour y parvenir, PSA, Renault et les grands donneurs d'ordres se sont engagés à effectuer en France 1 milliard d'euros d'investissements sur trois ans pour fixer dans l'Hexagone « *la valeur ajoutée liée aux véhicules électriques* ». Emmanuel Macron se félicite déjà d'avoir obtenu du Losange que la fabrication des futurs moteurs électriques de l'alliance Renault-Nissan soit localisée sur son site de Cléon, alors que le choix initial se portait sur la Chine.

Renault va, par ailleurs, rejoindre le consortium formé par PSA, Total et Saft pour fabriquer des batteries à partir de 2022-2023, et fera son entrée dans le capital au même niveau que PSA. Une décision majeure, qui doit être formalisée en conseil d'administration d'ici à l'été, mais qui soulève de nombreuses questions, en termes de gouvernance ou de relation avec l'allié Nissan par exemple.

PSA, de son côté, doit passer de 0 voiture 100 % électrique en 2019 à 130.000 en 2021, ce qui entraînera, a indiqué Emmanuel Macron, 360 millions d'investissements.

Coronavirus : notre sélection d'articles

[FOCUS Avec le déconfinement, le plus dur commence pour les entreprises](#)

[Ce que cache la polémique des masques dans les supermarchés](#)

[Des milliers de tonnes de fromages AOC passent à la trappe](#)

[Air France ne fera pas revoler ses Airbus A380](#)

INTERVIEW [Ben Smith : « Cette crise doit être pour Air France l'occasion de se réformer »](#)

[Tourisme : pour le patron de la Compagnie des Alpes, « ce qui importe pour sauver la saison, c'est d'avoir de la visibilité »](#)

[Pour le patron de Bureau Veritas, « les enjeux de santé, d'hygiène et de sécurité sont devenus prioritaires »](#)

DECRYPTAGE [Renault : l'heure des comptes arrive](#)

[Coronavirus : Burger King, Hippopotamus et Léon de Bruxelles d'attaque](#)

[Après la pandémie, la voie étroite de la transition énergétique](#)

[Les masques de protection en cinq questions](#)

RECIT [Chroniques du virus : les patrons se racontent](#)

A VOIR [Coronavirus : les premiers signes du rebond industriel vus du ciel](#)

# Automobile : le casse-tête d'une relance verte

---

 [lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-le-casse-tete-dune-relance-verte-1205799](https://lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-le-casse-tete-dune-relance-verte-1205799)

26 mai  
2020

Les ONG n'ont pas manqué de monter au créneau. « *Le gouvernement doit clairement écarter l'option d'une énième prime à la casse pour les véhicules thermiques, y compris les plus récents* », ont insisté plusieurs d'entre elles (Greenpeace, Réseau Action Climat et la Fondation Nicolas Hulot) dans un communiqué commun publié lundi. « *Si les aides publiques permettent d'encourager l'achat individuel de gros véhicules, type SUV, même électriques ou hybrides, c'est un non-sens climatique et social* », poursuivent-elles.

## L'automobile tricolore attend fébrilement son plan de relance

Alors que la crise sanitaire a encore accru la pression environnementale sur le gouvernement, soutenir à la fois la transition énergétique et la filière automobile dans son ensemble relevait toutefois du grand écart. Les acteurs de la filière n'ont eu de cesse de le rappeler : les faillites menacent déjà chez les distributeurs, qui croulent sous les stocks et représentent à eux seuls 200.000 emplois dans l'Hexagone.

## Argent public considérable

---

Or, selon les données transmises par le Centre national des professions automobiles (CNPA), les stocks sont constitués à 52 % de véhicules diesel, à 44 % de véhicules essence et à 4 % de véhicules à batteries (100 % électriques ou hybrides rechargeables). Sans même parler des lignes de production, aujourd'hui encore largement dimensionnées pour fabriquer des véhicules thermiques.

## ANALYSE Coronavirus : quel plan de soutien pour l'automobile ?

Réserver les primes à l'acquisition au seul lithium-ion risquait donc de ne pas résoudre le problème de la filière à très court terme. Certains sont même sceptiques sur l'effort à moyen terme. « *L'argent public consacré au véhicule électrique est considérable, et malgré tout les acheteurs restent réticents : le véhicule électrique n'est toujours pas compétitif* », avance le directeur de l'observatoire Cetelem de l'automobile, Flavien Neuvy.

Les ventes ont pourtant bien progressé en début d'année. Avec 29.000 voitures électriques vendues entre janvier et avril 2020, auxquelles s'ajoutent près de 10.000 hybrides rechargeables (soit 80 % de plus que l'an dernier), les véhicules à batterie ont représenté 9,6 % du marché sur les quatre premiers mois de l'année. Une période toutefois atypique : ayant cette année des objectifs CO2 à remplir, les constructeurs ont eu tendance à ralentir les ventes fin 2019 et à les pousser début 2020, notamment en constituant des stocks chez les concessionnaires.

## Part de marché à près de 10 %

---

La crise sanitaire, qui a provoqué une chute du marché de 90 % en France en avril, n'a pas modifié cette part de marché. Le coronavirus avait déjà conduit l'exécutif à décaler du 31 mars au 15 juin la chute du bonus à l'achat, prévue pour les véhicules d'entreprise. Il sera finalement rétabli à 5.000 euros. « *Nous avons fortement milité pour que les entreprises récupèrent ce bonus : elles représentent plus de 50 % des ventes* », avance la déléguée générale de l'Avere-France, Cécile Goubet.

Les mesures annoncées ce mardi par Emmanuel Macron seront-elles suffisantes pour réellement doper les ventes ? Malgré l'effort public, les freins à l'achat ne disparaîtront pas du jour au lendemain. Même porté à 7.000 euros, et même en ajoutant la prime à la conversion (jusqu'à 5.000 euros), le bonus s'appliquera à des véhicules facturés au moins 25.000 euros, ce qui reste loin de la portée de toutes les bourses. Les craintes sur l'autonomie et l'insuffisance du réseau de recharge, notamment dans les copropriétés, demeurent. En outre, l'impact de la crise sanitaire reste incertain. « *La chute du prix des carburants va accroître l'écart de coût avec les véhicules thermiques* », s'inquiète ainsi Cécile Goubet. Sans soutien public, le risque de chute des ventes de voitures à batteries était en tout cas bien réel.

Notre sélection d'articles

FOCUS [Avec le déconfinement, le plus dur commence pour les entreprises](#)

[Ce que cache la polémique des masques dans les supermarchés](#)

[Des milliers de tonnes de fromages AOC passent à la trappe](#)

[PSA veut rester en télétravail](#)

[La France d'après vue par Emmanuel Faber](#)

[Ce qui attend les passagers dans les aéroports et les avions](#)

INTERVIEW [Ben Smith : « Cette crise doit être pour Air France l'occasion de se réformer »](#)

[« Avant de relocaliser, il faut préserver l'existant », rappelle le patron de Nexans](#)

DECRYPTAGE [Un employeur peut-il forcer un salarié à revenir sur site ?](#)

[Après la pandémie, la voie étroite de la transition énergétique](#)

[Les masques de protection en cinq questions](#)

RECIT [Chroniques du virus : les patrons se racontent](#)

A VOIR [La spectaculaire chute de la pollution vue de l'espace](#)

[La photo satellite de l'écroulement de la production mondiale](#)

