



Contreparties au sauvetage de Renault : pour une filière automobile française vertueuse et résiliente

24 mai 2020

Oui, l'Etat doit soutenir Renault et sauver ses savoir-faire et ses emplois, à condition de lui demander en contrepartie d'engager une transformation profonde de son activité.

Dans le secteur automobile comme dans d'autres, il faut à la fois sauver et transformer. Il s'agit de faire face aux lourdes conséquences économiques de la pandémie, mais aussi relever avec détermination les défis sociaux et écologiques du 21^{ème} siècle. Alors que la France a perdu au cours des dernières décennies de nombreux emplois dans l'industrie automobile, que la pollution de l'air est la première cause de mortalité en France et que le dérèglement climatique s'accélère, c'est un enjeu industriel, de santé publique et climatique.

C'est pourquoi le sauvetage de Renault doit être conditionné à des critères sociaux et écologiques forts, afin d'engager la mutation industrielle qui permettra de faire de la filière automobile française à la fois un pourvoyeur d'emplois sur le territoire national et un accélérateur de la transformation de la flotte française vers des véhicules zéro émission ou très peu polluants.

Alors que l'Etat fait le choix d'accorder un prêt de 5 Mrds d'euros à Renault, au lieu de renforcer sa participation au capital, nous proposons que le Gouvernement fixe les contreparties suivantes à son intervention et les inscrive dans les clauses du contrat de prêt :

1. **Un engagement ferme de maintien des emplois** et savoir-faire actuellement situés en France.
2. **Un engagement ferme sur une stratégie de relocalisation** industrielle en France, avec pour objectif la certification « Origine France Garantie » de la gamme.
3. **Un engagement ferme de rupture dès à présent, dans la conception des modèles** (pour mettre fin à la tendance à produire des véhicules toujours plus gros, plus lourds et émetteurs), incluant une décroissance de la production de SUV.

4. **Un engagement ferme à préparer à moyen terme la transition de l'industrie automobile vers l'arrêt de la production de véhicules essence et diesel**, en avançant à 2030 ou 2035 la fin de la mise en circulation de véhicules particuliers fonctionnant aux énergies fossiles.
5. **Un engagement de formation** poussée du personnel pour permettre les reconversions en interne imposées par la transition en profondeur de la filière.
6. **Un engagement plus fort dans l'Alliance européenne pour les batteries** (production et recyclage), conjugué à une implication renforcée de l'Etat dans ce projet.
7. **Un engagement à augmenter l'investissement dans la recherche et développement**, notamment dans le développement d'un nouveau modèle de petit véhicule électrique made in France et peu cher, d'une part, et du véhicule à hydrogène d'autre part, et à maintenir ou rapatrier cette activité de R&D en France.
8. **Un engagement à transformer la stratégie publicitaire** et de communication afin, d'une part, de mettre en avant essentiellement les modèles les plus vertueux, aussi bien dans la communication médias que pour le hors médias, notamment en concession, et d'autre part de mettre fin, à terme, à la publicité pour les véhicules les plus polluants et les plus lourds.
9. **Un engagement à faciliter la révolution des usages** permettant de réduire le nombre de véhicules en circulation au profit des mobilités partagées et d'autres modes de déplacement (économie de la fonctionnalité, évolution de la part de l'activité consacrée à la mobilité en tant que service, etc.).
10. **Un engagement à accélérer la mise en oeuvre des principes de l'économie circulaire** dans la chaîne de production, avec un effort particulier à mener pour le **recyclage des batteries**.
11. **Un engagement d'exemplarité** concernant les seuils d'émissions de CO2 et de polluants atmosphériques, pour d'une part respecter strictement les normes, et d'autre part faire preuve d'une complète transparence dans la mesure et la communication des émissions réelles.
12. **Un engagement pour l'adoption d'un pacte de solidarité avec les équipementiers** et sous-traitants de Renault mettant fin à la dégradation des relations entre le constructeur et les PME et ETI de l'automobile.

Ces engagements doivent figurer dans le contrat de prêt et de transition liant l'Etat et le constructeur.

Pour assurer l'efficacité de cette stratégie, le Gouvernement devra agir de manière complémentaire à ces engagements, en prévoyant :

13. **Une remise à plat des aides actuelles à l'achat de véhicules propres** afin d'orienter les ventes vers les véhicules électriques et hybrides rechargeables les plus légers (moins de 1,8 tonne). Cette dynamique devra concerner aussi les ménages les plus modestes et pourra s'appuyer sur un ensemble d'outils :
 - un super-bonus « sortie de crise » de 2000 € venant s'ajouter aux primes existantes pendant au moins 12 mois ;
 - le maintien du bonus de 6000 € pour les personnes morales ;
 - un net renforcement du malus écologique pour un message à la fois cohérent et réellement dissuasif (démarrage dès 95 gCO₂/km et dé plafonnement) associé à une composante poids afin de décourager l'achat des véhicules les plus lourds ;

- des prêts à taux 0 garantis par l'Etat pour les ménages les plus modestes, pour financer le reste-à-charge ;
 - une refonte de la prime à la conversion pour permettre une réelle conversion de la flotte existante vers les véhicules électriques et hybrides rechargeables, en recentrant la prime sur ces seuls véhicules, y compris d'occasion ou rétrofités, en l'élargissant aux véhicules plus récents, et en l'accentuant pour les personnes les plus modestes.
14. **Une trajectoire d'évolution du bonus écologique** pour les véhicules électriques afin d'y intégrer progressivement le lieu de fabrication de la batterie (UE/hors UE et poids carbone).
15. **Une refonte de la stratégie de déploiement des bornes de recharge** afin que l'insuffisance de bornes ou l'incompatibilité entre les différents systèmes développés ne freine pas le développement de la voiture électrique, ainsi que le financement par l'Etat et les collectivités territoriales de la majorité des 2 Mrds € qui devront être investis dans les infrastructures collectives de recharge au cours des 5 prochaines années¹.

¹ <https://www.i4ce.org/lindustrie-automobile-a-besoin-de-plus-quun-plan-de-relance>