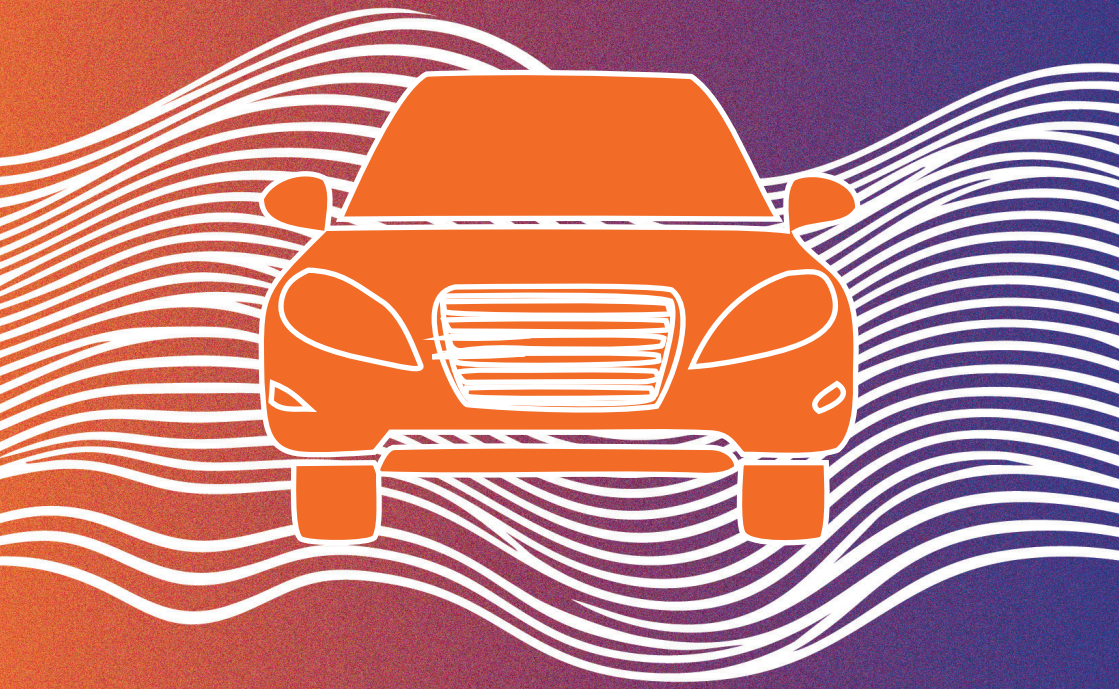
Élection présidentielle – 18 avril 2027

AUTOMOBILE

PLAN D'INVESTISSEMENT PRODUCTIF

ÉDITION 2027



MELENCHON 2027.fr

02

SOMMAIRE

01. L'échec de Macron et du marché .5

02. Les besoins auxquels nous devons répondre avec les objectifs associés .9

Décarboner à temps le parc en produisant 2 millions de véhicules électriques en France par an .10

Mettre en place un service public de la location abordable .15

Produire les équipements dont nous avons besoin pour fabriquer les voitures françaises .17

Assurer une souveraineté sur les batteries .18

Bâtir l'économie circulaire de l'automobile par la réparation, le réemploi et le recyclage .20

Rendre accessible la recharge des véhicules .21

Faire monter en puissance la formation .21

Investir dans la recherche et le déploiement des futurs modes de transport .21

03. Les investissements à réaliser pour répondre aux besoins .23

04. Les principales mesures de *L'Avenir en commun* en lien avec le plan d'investissement productif .24

LES PLANS D'INVESTISSEMENT PRODUCTIF

À l'heure où le débat public se focalise sur les coupes budgétaires qui aggravent la situation, un des grands maux français est passé sous silence : la faiblesse de l'investissement. Celui des entreprises a été divisé par 3 en 50 ans quand l'investissement public net est passé de plus de 3 % du PIB dans les années 1970 à moins de 0,5 % aujourd'hui.

L'investissement public est crucial car c'est lui qui entraîne des investissements privés. Au bout du compte, il crée un effet multiplicateur : un euro d'investissement public permet de créer plus d'activité. Il permet surtout d'orienter la production future non pas en fonction des exigences de rentabilité financière de court terme, mais des besoins actuels et futurs de la Nation. La chute de l'investissement empêche au contraire l'économie de se transformer. Alors que les moyens engagés pour la bifurcation écologique sont loin du compte, que les secteurs d'avenir manquent de soutien, nous prenons chaque année du retard que nous paierons au centuple à l'avenir.

Les plans d'investissement productif de *L'Avenir en commun* présentent la façon dont nous allons renverser cette tendance dans une série de secteurs stratégiques. Pour chacun d'entre eux, après un diagnostic de l'état des lieux, des besoins à couvrir et des objectifs à atteindre, nous présentons les investissements nécessaires pour les satisfaire. Ces plans d'investissement s'inscrivent dans la politique de planification écologique et énergétique qui sera mise en place par le gouvernement insoumis.

Le financement de ces plans s'appuiera bien sûr sur une partie d'investissement public direct de la part de l'État, par des hausses de budget, subventions ciblées et dispositifs de soutien. Il sera plus efficace que l'empilement de niches fiscales et d'aides sans contrepartie mises en place par les gouvernements successifs et qui n'atteignent jamais leurs objectifs. Parmi les autres acteurs impliqués dans le financement, le pôle public bancaire que nous organiserons occupera un rôle crucial. Il permettra de déployer massivement des emprunts, garanties, prises de participation et autres dispositifs en fonction des besoins et de décupler l'efficacité de l'investissement public. En adaptant notre économie au défi climatique et en développant les secteurs d'avenir, ces plans créeront de nombreux emplois de qualité pour la population.

Les plans d'investissement productif sont élaborés par des expert·es de chaque secteur, coordonnés par Clémence Guetté et Hadrien Clouet au sein de l'espace programme de la campagne. Ils sont complémentaires de *L'Avenir en commun* et des plans thématiques qui approfondissent le programme dans chaque domaine.

01. L'échec de Macron et du marché

L'industrie automobile a été profondément affaiblie sous Emmanuel Macron par les choix stratégiques des constructeurs avec la complicité des gouvernements successifs.

Les chiffres sont révélateurs de cet échec. Le nombre de voitures produites en France a chuté de plus de 40 %, passant de 1,7 million en 2017 à 1 million en 2025 dont seulement 300 000 voitures électriques, très loin du million fixé comme objectif pour 2027 par Emmanuel Macron. La France est ainsi le pays européen qui s'est le plus désindustrialisé dans l'automobile ces 20 dernières années. La balance commerciale est devenue négative dès 2007, bien avant l'arrivée des voitures électriques.

En cause d'abord les constructeurs qui, pour dégager des rendements mirobolants sous la pression de leurs actionnaires, ont accéléré les délocalisations qui font chuter la production et l'emploi depuis 20 ans. En 10 ans, la part de la production de Renault et Stellantis située dans des pays à bas coûts a grimpé respectivement de 9 et 13 points. Plusieurs sites de production ont fermé leurs portes (fin de la production en 2024 sur le site de Flins de Renault par exemple) et ce n'est pas terminé : Stellantis a annoncé la fin de l'assemblage de véhicules sur le site historique de Poissy ainsi que l'arrêt de ses usines de Sochaux, Rennes et Mulhouse pendant une à deux semaines en octobre, alors que le groupe décide de faire fabriquer la nouvelle 2CV électrique en Italie !

Les constructeurs ont initié et organisé un véritable plan de délocalisation dans toute la filière, avec à la clé une myriade d'établissements équipementiers qui licencient et ferment. L'État, pourtant actionnaire de Renault, Stellantis, Forvia ou encore Valeo, accompagne le mouvement en silence. Pire, alors qu'il aurait pu conditionner son soutien financier et utiliser ses droits de vote au maintien de la

BILAN DE MACRON

-40 %
de voitures produites en France depuis 2017

140 000
emplois détruits en 13 ans

17 milliards
d'euros versés aux constructeurs sans contrepartie



production et des emplois en France, il a massivement soutenu les constructeurs à grands coups d'argent public (plus de 17 milliards d'euros entre 2018 et 2024 !), sans contrepartie ni exigence que ces aides aillent à la fabrication de véhicules en France et a fermé les yeux sur les fraudes au chômage partiel.

Pire : le gouvernement a encore aggravé la situation en supprimant en 2024 la prime à la conversion de véhicules anciens (prime à la casse) puis en divisant par deux le bonus écologique en 2025. Conditionné à un score environnemental (éco-score), ce bonus permet pourtant de favoriser l'achat de véhicules électriques fabriqués en France. Il n'a cessé de faire des allers-retours réglementaires et budgétaires, une inconsistance qui mine la prévisibilité nécessaire pour les industriels.

En matière sociale, le bilan est tout aussi désastreux. Entre 2010 et 2023, 140 000 emplois ont été supprimés dans le secteur, soit un tiers du total ! L'hémorragie est particulièrement nette chez les équipementiers et fournisseurs qui ont perdu près de 100 000 emplois sur la période, à cause des choix des constructeurs qui les ont abandonnés face à la concurrence internationale. Cette saignée frappe en premier lieu les ouvriers mais aussi de plus en plus les techniciens et les ingénieurs avec des délocalisations en cascade de bureaux d'études et de centres de recherche et développement : Renault veut par exemple supprimer 2 000 postes d'ingénieurs d'ici 2028 et préfère avoir recours à des équipes chinoises. Au contraire, la Chine mise fortement sur l'ingénierie, l'innovation et les capacités de conception. Le désinvestissement dans l'ingénierie condamne la France à perdre toute autonomie stratégique dans le secteur.

La tendance n'est pas près de s'améliorer : Forvia est engagé dans un plan de suppression de 10 000 emplois en Europe, Valeo est en train de supprimer près de 900 postes, etc. Au-delà du nombre d'emplois, la qualité des emplois et des conditions de travail se dégrade fortement : recours croissant à l'intérim, intensification des cadences, accords de « compétitivité », etc.

L'écologie et le pouvoir d'achat des Français ont été sacrifiés « en même temps ». Les transports sont ainsi le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre n'ont pas baissé depuis 1990, notamment en ce qui concerne les véhicules individuels, qui représentent la moitié des émissions liées au transport. Non seulement le gouvernement a échoué à rendre accessibles les alternatives à la voiture, mais il est très en retard dans l'électrification du parc de véhicules.

Les constructeurs français ont progressivement abandonné leurs modèles de citadines abordables pour multiplier les modèles de SUV (gamme de grosses voitures familiales au design de 4x4) sur lesquels ils espèrent pouvoir bénéficier de marges plus confortables. Un choix complètement irresponsable sur le plan climatique : les SUV sont la deuxième source de hausse des émissions de gaz à effet de serre dans le pays sur les 10 dernières années. Ils représentent également plus de 40 % de la production de véhicules électriques, alors qu'un seul SUV nécessite 5 fois plus de lithium, nickel et cobalt qu'une petite citadine électrique.

La stratégie de « valeur plutôt que volume » poussée par les actionnaires et validée par le gouvernement a consisté à raréfier l'offre, relever les prix et privilégier les SUV et les modèles supérieurs plus rémunérateurs à court terme, plutôt que la production de masse pour un public populaire qui était pourtant le positionnement historique des constructeurs français. Les voitures sont donc devenues encore plus inaccessibles qu'avant pour les milieux populaires et intermédiaires : le prix moyen des véhicules vendus en France est passé de 20 000 euros en 2011 à plus de 35 000 euros aujourd'hui pendant que la Chine faisait, elle, baisser le prix de ses voitures électriques, devenues moins chères que ses véhicules thermiques. Par conséquent, seulement 5 % du parc de véhicules est électrifié en France contre plus de 10 % en Chine.



À court terme, les constructeurs et leurs actionnaires ont cru bénéficier d'une manne financière mais les volumes produits ont plongé, fragilisant toute la filière de sous-traitants tout en réservant de fait le marché du neuf à la minorité très étroite des ménages les plus aisés. Résultat : les marges ayant finalement baissé plus qu'anticipé, les constructeurs subissent désormais simultanément la baisse des volumes et l'érosion de leurs marges.

Stellantis en est le cas le plus emblématique. Carlos Tavares a incarné jusqu'à la caricature ce capitalisme automobile de court terme : produire moins, vendre plus cher et dégager des marges exceptionnelles pour rémunérer les actionnaires. Alors que Stellantis a versé 8 milliards d'euros de dividendes en 2024, le groupe a mis à l'arrêt la dernière usine automobile de Seine-Saint-Denis (MA France). Le montant du bonus exceptionnel touché par Tavares aurait à lui seul permis de maintenir l'emploi dans cette usine. Cette stratégie a semblé fonctionner, en apparence, quelques années, au prix d'une compression des investissements, de la dégradation des conditions de travail, de la qualité et de l'innovation et d'une fragilisation de l'appareil industriel. Ainsi, la gestion douteuse des difficultés du moteur PureTech ou les rappels d'airbags Takata mettent aujourd'hui l'entreprise, ses salarié·es et ses fournisseurs en butte à d'importantes difficultés associées à la forte dégradation de la réputation de ses marques.

Les constructeurs français accusent aussi un retard dans l'innovation de pointe. Dans le sillage des incohérences et revirements des constructeurs (allers-retours de Renault sur l'électrique, tentative de repousser au plus tard l'électrification côté Stellantis), beaucoup de retard a été pris sur l'innovation en matière de batteries et sur la structuration de tout l'écosystème industriel indispensable pour développer la production française de batteries. Désormais, les grandes annonces de projets se heurtent aujourd'hui au retard massif qui a été pris sur la Chine qui a elle misé dessus depuis 2015.

La course aux véhicules de demain, par exemple les véhicules autonomes, les nouveaux types de batteries ou de transports collectifs se joue donc uniquement en Chine ou du côté de la Silicon Valley. Ce retard vient au détriment de notre souveraineté et de notre capacité à décider de façon autonome de la manière dont ces technologies pourraient être déployées.

02. Les besoins et objectifs associés

La politique industrielle automobile doit répondre aux besoins de déplacements des Français·es, préserver les emplois, contribuer efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et plus généralement de l'empreinte environnementale des véhicules. Elle doit donner aux acteurs économiques la visibilité qui a fait tant défaut ces dernières années. Elle doit également contribuer à réduire la consommation et les importations de pétrole et à faire faire des économies aux automobilistes, livrés à eux-mêmes face aux multiples soubresauts géopolitiques. C'est donc bien une question centrale pour la planification écologique que nous mettrons en place : il s'agit d'engager le pays sur la voie du respect de la règle verte tout en améliorant le pouvoir d'achat populaire.

La décarbonation des véhicules par l'électrification du parc automobile n'est pas, à elle seule, une solution miracle. La voiture électrique n'est pas neutre en carbone quand on prend en compte sa production. Son déploiement en remplacement de véhicules thermiques est crucial pour diminuer l'empreinte carbone et le recours aux fossiles au plus vite mais doit s'inscrire dans une politique globale visant à diminuer les déplacements contraints, par exemple en rapprochant les lieux de travail des lieux d'habitation, et à développer massivement les alternatives à l'usage de la voiture pour se déplacer : train, transports en commun, vélo et véhicules intermédiaires.

Pour être efficace écologiquement et correspondre aux besoins des classes populaires et moyennes, la production de voitures électriques en France doit être prioritairement orientée vers les véhicules légers à prix modéré. L'impact carbone d'un véhicule électrique et son prix croissent presque proportionnellement avec son poids, qui dépend majoritairement de la capacité de stockage de sa batterie. La France pourrait ainsi devenir leader européen des véhicules électriques soutenables et abordables. En parallèle, la France doit se positionner sur les sauts technologiques pour ne pas reproduire les erreurs accumulées sur la voiture électrique et les batteries et préparer les véhicules du futur.



DÉCARBONER À TEMPS LE PARC EN PRODUISANT 2 MILLIONS DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN FRANCE PAR AN

Dans sa prospective « Transitions 2050 » qui formule plusieurs scénarios permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050, l'ADEME vise l'objectif de 20 millions de véhicules particuliers électriques en circulation en 2040, soit 18 millions de véhicules à mettre en circulation en partant des 2 millions actuels (scénario 2 « Coopérations territoriales »). Cela implique un rythme d'électrification de 1,5 million de véhicules particuliers par an en moyenne, à comparer avec les quelque 500 000 voitures électriques qui devraient être vendues en 2026.

Aujourd'hui, sur 1 million de voitures produites en France, seules 300 000 sont des modèles électriques. C'est donc la quasi-intégralité de la production des 700 000 voitures thermiques et hybrides fabriquées chaque année qu'il faudra convertir à l'électrique d'ici 2032, en priorisant les véhicules les plus polluants et inadaptés à la bifurcation écologique. Pour atteindre les 1,5 million de voitures électriques par an, nous planifierons dans le même temps la montée en charge des sites sous-utilisés pour relocaliser progressivement la production de 500 000 voitures électriques supplémentaires par an. Cet objectif ne sera pas seulement mesuré en nombre de véhicules assemblés mais également en termes de valeur produite sur le territoire, en particulier au niveau des équipements[1]. Cette politique volontariste permettra d'anticiper l'interdiction à la vente des véhicules thermiques neufs prévue pour 2035 par l'Union européenne et de prendre un avantage décisif en amont de cette échéance.

Enfin, la conversion de la production en véhicules électriques concernera aussi les quelque 500 000 utilitaires produits en France, soit au total 2 millions de véhicules électriques (voitures et utilitaires) fabriqués chaque année en France d'ici 2032.

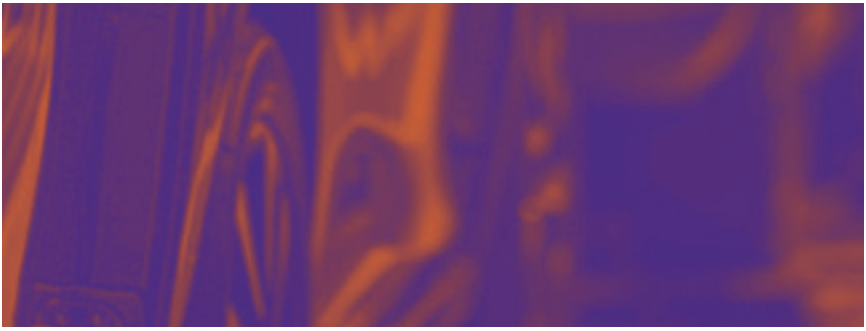
La conversion d'un site d'assemblage à l'électrique conserve l'essentiel des ateliers d'emboutissage, de ferrage, de peinture et de montage final. Les investissements portent surtout sur l'intégration des batteries, les équipements haute tension, la logistique, la sécurité incendie, les contrôles électriques et logiciels et la formation. En revanche, pour les sites de moteurs, boîtes de vitesses, injection et échappements, nous déploierons de véritables projets de reconversion vers les moteurs électriques, l'électronique de puissance, les packs batteries élaborés avec les salariés concernés et leurs représentants.

Au sein des voitures produites, nous fixerons des objectifs ambitieux en matière de petits véhicules légers. En particulier, nous viserons une forte hausse de la part de véhicules de segment A, les plus petits et légers comme les Twingo,

1. Voir sous-partie « Produire les équipements dont nous avons besoin pour fabriquer les voitures françaises »

dans les ventes (seulement 5 % aujourd'hui). Cette hausse sera portée par le développement de modèles français de *kei cars* (très petites voitures inventées dans le Japon de l'après-guerre) et de petites citadines populaires qui ont fait le succès de l'automobile française. Nous viserons également une légère augmentation de la part du segment B (Clio, 208, R5 électrique par exemple), et des véhicules familiaux subsisteront en complément pour s'adapter à toutes les situations tout en réduisant l'impact écologique global.

Le principal obstacle à la production de 2 millions de véhicules électriques produits en France n'est pas la capacité d'assemblage final. Les usines françaises sont aujourd'hui sous-utilisées (seulement 50 % de leurs capacités) et disposent encore de marges importantes de montée en charge. Rien que sur son pôle Douai-Maubeuge, Renault visait initialement 400 000 véhicules produits par an au total, soit 250 000 de plus qu'actuellement.



OBJECTIFS

20 millions
de voitures électriques en circulation en 2040

2 millions
de véhicules électriques produits en France par an

10 000 €
Prix de départ à l'achat d'un véhicule électrique léger fabriqué en France

+500 000
voitures électriques supplémentaires produites en France chaque année

L'enjeu est désormais de proposer un pacte productif entre l'État actionnaire et les constructeurs qui offre un cadre permettant cette montée en charge. Articulé autour de trois dimensions, ce pacte permettra de parvenir à la production de masse de véhicules électriques légers et abordables à partir de 10 000 euros.

Un environnement réglementaire et commercial adapté :

- Pour fabriquer en France, il faut prendre des mesures fortes de lutte contre les délocalisations et la concurrence internationale. Le différentiel de compétitivité entre la France, l'Europe de l'Est et la Chine est largement exagéré par les constructeurs pour justifier des délocalisations. En effet, la main-d'œuvre ne représente que 15 % du coût final d'une citadine électrique et les écarts de compétitivité vont fortement se réduire dans les années à venir.

  D'abord, la France et l'Europe sont confrontées à une très forte pression de la concurrence extra-européenne. Si rien n'est fait, l'électrification du parc se fera avec des voitures étrangères. Cela nécessite de prendre des mesures de protection du marché intérieur, non d'une manière excessive et hostile comme le fait Donald Trump, mais plutôt dans le cadre de partenariats commerciaux négociés. L'Union européenne a fait un pas dans cette direction avec un accord conclu avec la Chine, mais il ne porte que sur les voitures hybrides et ne porte aucune vision de long terme. En parallèle, nous nous fonderons sur des dispositifs objectifs appuyés sur l'impact écologique calculé sur tout le cycle de vie du véhicule, par exemple en renforçant le score environnemental (éco-score).

  Dans le même temps, la concurrence s'exerce aussi au sein même de l'Union européenne. Même si le marché européen était bien protégé, rien ne pousserait les constructeurs à relocaliser la production directement en France. Les dispositifs de soutien détaillés par la suite devront donc intégrer des critères de production française et pas seulement européenne, qui monteront en puissance chaque année pour accompagner la trajectoire de relocalisation.

- Pour que l'électrification soit véritablement écologique et populaire, il faut produire des véhicules plus petits et plus légers. L'Union européenne a récemment créé un segment M1E qui offre un cadre réglementaire incitant à orienter la production vers les petits véhicules électriques. Néanmoins, ces critères, adoptés sous la pression des Allemands pour favoriser leur industrie tournée vers les gros véhicules haut de gamme, sont trop larges : ils incluent des véhicules jusqu'à 4,2 mètres de longueur, soit bien plus que le segment A français (3,7 mètres) et que les *kei cars* japonaises (3,4 mètres), et de poids allant jusqu'à 1500 kilos. Nous proposons de porter à l'échelle européenne une réforme distinguant les petits véhicules de moins de 3,6 mètres et 1000 kilos et, en attendant, de créer une catégorie spécifique de réglementations en France pour favoriser les petits véhicules légers et abordables.

- La France dispose d'un avantage compétitif très important : un prix de l'électricité parmi les plus bas d'Europe. Une politique sérieuse de réindustrialisation implique de fixer un prix national de l'électricité, émancipé du marché européen libéralisé.

Des débouchés assurés :

- Les entreprises représentent environ la moitié des immatriculations neuves chaque année, soit 700 000 véhicules par an, dont 30 % seulement sont électriques. Les incitations et réglementations pour pousser à l'achat de véhicules électriques sont beaucoup trop faibles. Pire, 60 % des entreprises ne respectent même pas leurs obligations. Nous mettrons en place une série de mesures pour y remédier : augmentation des seuils d'achat de véhicules électriques (90 % en 2030 contre 70 % actuellement), augmentation de l'amende à 10 000 euros par véhicule dans la limite de 10 % du chiffre d'affaires en cas de non-respect, respect de l'éco-score environnemental en place pour le bonus écologique, etc. La fin des incitations fiscales qui bénéficient encore aujourd'hui aux véhicules de fonction thermiques contribuera aussi à orienter la demande. Avec ces mesures, qui porteront uniquement sur les 3500 plus grandes entreprises du pays, nous garantirons des débouchés aux véhicules électriques produits en France.

- Du côté des particuliers, l'État mettra en place une offre publique de location longue durée à des tarifs abordables. Ce seront ainsi plusieurs centaines de milliers de véhicules électriques français par an (1 million au total sur les trois premières années) dont l'achat sera garanti par la commande publique, avec des critères stricts de taille, poids et lieu français d'assemblage et d'approvisionnement en composants[2].

Des investissements pour convertir et créer de nouvelles lignes de production :

- Les soutiens aux nouvelles lignes seront attribués par appels à projets, avec prêts avantageux et prises de participation publiques lorsque le risque industriel le justifie. Ils couvriront prioritairement la conversion des lignes, l'intégration des batteries, l'électronique de puissance et la modernisation des sous-traitants. Les montants seront fixés sur la base d'un audit des investissements réellement additionnels et les emplois effectivement maintenus ou créés.

2. Voir sous-partie « Mettre en place un service public de la location abordable »



- Tout soutien public sera conditionné au respect des objectifs du plan *via* des conventions pluriannuelles opposables comportant des objectifs de production, de contenu local, d'emploi, d'investissement, de recherche et développement et de commandes aux sous-traitants. Leur non-respect entraînera remboursement, pénalités et exclusion temporaire des dispositifs publics. La Cour des comptes a largement documenté la mauvaise utilisation de l'argent public dans le secteur. Un moratoire sur les fermetures de site sera mis en place.

METTRE EN PLACE UN SERVICE PUBLIC DE LA LOCATION ABORDABLE

L'orientation de l'offre vers un véhicule électrique à 10 000 euros permettra à des millions de ménages de classe moyenne d'accéder à une voiture électrique neuve, alors que celles-ci sont aujourd'hui trop chères. Pour autant, cela ne suffira pas pour que tous les milieux populaires puissent changer de voiture. Aujourd'hui, 8 millions de Français parmi les plus pauvres ont un véhicule polluant âgé de plus de 10 ans.

Le dispositif de *leasing* social, c'est-à-dire de location longue durée, activé épisodiquement par le gouvernement, rate largement sa cible. Du côté des ménages, il ne prévoit que 3 ans de location subventionnée : à la fin, rien ne garantit la poursuite de la location, encore moins au même prix, d'autant plus que les concessionnaires sont incités à les revendre à ce moment-là. Du côté budgétaire, le coût du dispositif est très élevé avec une moyenne de 7 500 à 9 500 euros de subvention par véhicule, tandis que les loueurs, qui ne sont même pas les constructeurs eux-mêmes mais des filiales de grandes banques françaises, engrangent des profits opaques. Enfin, les volumes de véhicules restent anecdotiques (150 000 en 3 ans) et instables selon le bon vouloir du gouvernement, ce qui empêche de structurer une véritable filière.

En s'appuyant sur les travaux de l'ONG Transport & Environnement France, nous mettrons en place un véritable service public de la location abordable grâce à la constitution d'un parc public de véhicules via des investissements du pôle public bancaire. Opéré en lien avec des régies coopératives locales, il visera un objectif de 1,4 million de véhicules légers et abordables loués d'ici 2032. Pour cela, nous créerons un choc d'offre : 1 million de véhicules commandés sur 3 ans, puis 200 000 voitures par an sur les deux dernières années du quinquennat. Il faudra ensuite viser 80 000 véhicules par an sur la décennie 2030–2040. Les voitures seront louées 11 ans avant d'être revendues.

Les bénéficiaires pourront louer une voiture sur cette durée, en changer au sein du parc et auront la possibilité d'acquérir la voiture dans le cadre du renouvellement régulier de la flotte du parc public. Ainsi, les bénéficiaires n'auront

plus la crainte de perdre le dispositif au bout de 3 ans comme aujourd'hui : la location publique ne doit pas être une voiture au rabais. Un vaste marché de l'occasion électrique sera créé par ce dispositif, ce qui rendra plus accessible l'achat d'un véhicule électrique.

Pour l'État, la location publique est la solution la moins coûteuse plutôt que de continuer des dispositifs délégués au privé. Pour l'industrie, c'est un moyen de répondre à une demande sociale que son marketing n'identifie pas et de lancer une production de masse de petits véhicules légers, plutôt que de voir le dispositif changer chaque année. Enfin, la création d'un service public est la solution de location qui permet d'éviter le plus d'émissions de gaz à effet de serre.

Les modèles éligibles devront respecter des critères de prix, de masse, d'empreinte carbone et bien sûr de provenance de la production. Le critère de provenance aura trois caractéristiques. D'abord, il privilégiera la production française et pas seulement européenne. Ensuite, il s'appliquera également au contenu des véhicules, à leurs équipements, pour promouvoir l'ensemble de la filière et pas seulement l'assemblage de pièces fabriquées ailleurs. Enfin, la répartition des contenus français et européens évoluera de manière planifiée sur les cinq ans pour accompagner la montée en puissance de la production française.

OBJECTIFS

1,4 million

de voitures électriques légères louées à tarif abordable d'ici 2032

Le bonus écologique qui permet d'aider les ménages à acheter une voiture électrique sera réformé. Nous en exclurons les véhicules coûtant plus de 30 000 euros et recalibrerons le barème en faveur des milieux populaires. Nous augmenterons également le montant, qui, après son rabotage par le gouvernement Macron, exclut beaucoup de ménages de l'achat d'un véhicule. Enfin, pour que les aides publiques servent à maintenir la production industrielle en France, l'éco-score qui fonde le bonus écologique sera révisé pour inclure davantage de composants de la voiture dans son évaluation.

PRODUIRE LES ÉQUIPEMENTS DONT NOUS AVONS BESOIN POUR FABRIQUER LES VOITURES FRANÇAISES

Pour produire 2 millions de véhicules électriques qui créent de la valeur ajoutée en France, la politique industrielle doit couvrir l'ensemble de la chaîne de valeur : moteurs électriques et réducteurs, électronique de puissance, semi-conducteurs, systèmes thermiques, logiciels, faisceaux haute tension, freinage, pneus, sièges et pièces de structure. Un contrat de filière fixera des objectifs de relocalisation et de montée en capacité par famille de composants, avec priorité aux bassins menacés par la disparition du thermique.

Il faut pour cela intégrer des conditions fortes sur l'origine des équipements des véhicules assemblés en France. Alors que les discussions européennes en cours autour de l'*Industrial Accelerator Act* s'orientent vers une exigence d'environ 75 % de contenu européen hors batterie, nous irons plus loin en fixant une cible d'au moins 85 % de contenu européen pour les véhicules bénéficiant d'aides publiques, complétée par des exigences spécifiques sur les batteries, les moteurs électriques, l'électronique de puissance, les logiciels embarqués et les matériaux stratégiques. Des exigences similaires devront concerner les équipementiers de rang 1. Mais un objectif de contenu européen ne suffira pas : il faudra aussi décliner cette obligation au niveau français.

La filière a besoin en parallèle d'investissements pour pallier les ravages subis ces dernières années. Pour y répondre, nous réformerons et renforcerons le Fonds Avenir Automobile pour la sous-traitance au sein du pôle public bancaire en le dotant de 4 milliards d'euros pour sauver, moderniser et développer les PME et ETI stratégiques de la filière automobile, pour financer leur conversion vers le véhicule électrique. L'intervention du fonds (en prêts, prises de participation, garanties) sera accompagnée d'engagements pluriannuels de commandes auprès d'eux, imposés aux grands donneurs d'ordres bénéficiant du soutien public.

ASSURER UNE SOUVERAINETÉ SUR LES BATTERIES

Pour rattraper les années de retard pris sur la Chine en matière de batteries, plus de 3 milliards d'euros d'aides publiques ont été engagés en quelques années. Mais construire des usines ne suffit pas : l'enjeu est désormais d'organiser leur montée en cadence, de maîtriser les procédés industriels et chimiques et de leur garantir des débouchés durables. Fin 2025, la capacité de production de batteries ne s'élevait qu'à 1,6 GWh.

Si la technologie dominante est aujourd'hui celle des batteries au lithium, qu'il faut savoir produire nous-mêmes pour les générations immédiates de véhicules, nous investirons aussi pour préparer notre avance dans les prochaines générations de batteries pour ne pas reproduire le retard accumulé sur la technologie lithium-ion. L'effort de recherche portera notamment sur les chimies LFP (accumulateur lithium-fer-phosphate), peu développées en France aujourd'hui, et sodium-ion.

Nous lancerons un grand plan batterie pour enfin construire une véritable filière française et européenne adaptée aux besoins. Nous favoriserons le développement de batteries adaptées aux petits véhicules sobres plutôt qu'aux modèles lourds et surdimensionnés. Nous fixerons une cible d'au moins 100 GWh de capacité de production annuelle de batteries, un objectif cohérent avec la production de 2 millions de véhicules électriques par an concentrés sur les véhicules sobres. Contrairement au gouvernement, nous nous donnerons les moyens de l'atteindre en déployant une stratégie cohérente et constante dans le temps.

La priorité sera de consolider les capacités déjà implantées en France et d'éviter aux acteurs français émergents d'être victimes d'un scénario à la Northvolt, cette entreprise suédoise de batteries qui devait être le géant européen et a finalement fait faillite. L'État sécurisera la montée en puissance des projets

aujourd'hui engagés de production de batteries en France, comme ACC et Verkor, qui se heurtent à des difficultés techniques, industrielles et à la propension des constructeurs à se tourner vers les fournisseurs étrangers. La puissance publique sécurisera leur modèle économique pendant la phase critique de montée en cadence, notamment en garantissant l'accès à une électricité décarbonée à un prix stable et compétitif. En contrepartie des aides publiques, les constructeurs devront conclure des contrats pluriannuels d'approvisionnement avec les producteurs français et européens de cellules. En cas de difficulté temporaire d'une capacité stratégique, l'État pourra la soutenir directement.

Les aides publiques seront conditionnées à la localisation française et européenne de la production, de la recherche et développement et des compétences mais aussi à des transferts effectifs de technologies et de savoir-faire sur toute la chaîne pour que nous parvenions au plus vite à la maîtrise technologique. L'implantation en France d'acteurs étrangers comme ProLogium sera soutenue uniquement lorsqu'elle renforce notre souveraineté technologique.

BÂTIR L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE DE L'AUTOMOBILE PAR LA RÉPARATION, LE RÉEMPLOI ET LE RECYCLAGE

La planification écologique se fixera les objectifs d'améliorer progressivement la durabilité des véhicules électriques et de réduire au maximum l'empreinte écologique de la filière, notre consommation de matières premières et notre dépendance aux importations de minerais critiques.

Pour cela, nous renforcerons les obligations d'écoconception, de démontabilité, de disponibilité des pièces et des données de réparation. Nous augmenterons les objectifs de réemploi et améliorerons l'efficacité de la filière du traitement des véhicules hors d'usage en luttant contre les filières illégales et en introduisant une meilleure coordination publique pour piloter les 19 éco-organismes impliqués.

Nous agirons pour allonger au maximum la durée de vie des batteries en créant les conditions de leur réemploi. Nous créerons un droit effectif au diagnostic de l'état de santé des batteries et équipements électroniques : les batteries encore utilisables seront prioritairement réparées ou réaffectées à d'autres usages avant d'être recyclées. Des pôles territoriaux de réparation et reconditionnement seront développés dans tout le pays.

Le second levier est celui du recyclage, sur lequel la Chine détient aujourd'hui un quasi-monopole. Si pour le moment les volumes à traiter sont limités compte tenu de la faible quantité de véhicules électriques en fin de vie, ils augmenteront fortement à moyen terme. L'objectif n'est pas seulement de traiter des déchets, mais de construire une véritable « mine urbaine » : les métaux stratégiques contenus dans les batteries en fin de vie devront être récupérés, raffinés et réutilisés dans de nouvelles batteries produites en France.

Pour cela, il faut être présent sur les deux grandes étapes de la chaîne du recyclage des batteries, à savoir le broyage et la séparation mécanique, qui permettent en particulier d'obtenir la « matière noire » contenant les métaux stratégiques, puis le raffinage des métaux qu'elle contient pour les rendre réutilisables dans de nouvelles batteries. Nous soutiendrons ainsi à hauteur d'un milliard d'euros d'investissements le développement des capacités de recyclage pour structurer une filière durable.

Enfin, nous développerons le recyclage et le réemploi des pneus. Nous soutiendrons le recyclage à partir de carcasses par pyrolyse en France. Sur le réemploi, nous développerons le rechapage qui consiste à remplacer la bande de roulement usée pour obtenir un pneu drastiquement moins cher qu'un pneu neuf et à l'impact écologique beaucoup plus faible. Aujourd'hui, une seule usine le met en œuvre en France, nous organiserons une véritable filière.

RENDRE ACCESSIBLE LA RECHARGE DES VÉHICULES

200 000 bornes de recharge électrique sont en service en France, mais le rythme d'installation ralentit au moment où il y en a le plus besoin. Le déploiement étant géré par le marché, il se concentre sur les zones rentables et n'anticipe pas les besoins futurs.

Nous lancerons en lien avec les collectivités un recensement des lieux de travail, parkings de logements publics, habitats collectifs dans les zones sous-dotées où l'installation de bornes serait pertinente et mettrons en place un plan de déploiement public dédié. Cela permettra au réseau électrique de s'adapter et aux automobilistes de recharger au meilleur prix en bénéficiant des heures creuses.

FAIRE MONTER EN PUISSANCE LA FORMATION

Plus de 135 000 personnes doivent être formées dans les prochaines années pour que la montée en puissance de la production puisse avoir lieu, notamment chez les équipementiers. La filière a bénéficié de nombreuses aides à l'emploi (1 milliard d'euros en 7 ans) et pourtant les constructeurs ont cessé de financer le Fonds national de l'emploi dédié à l'automobile, qui permettait notamment de financer des formations pour les salariés des sous-traitants. Nous mobiliserons les constructeurs pour qu'ils l'abondent à hauteur de 10 millions d'euros par an. Nous investirons dans les formations des lycées professionnels, notamment en créant une véritable filière polytechnique unifiant tous les diplômes du CAP jusqu'à la licence pro.

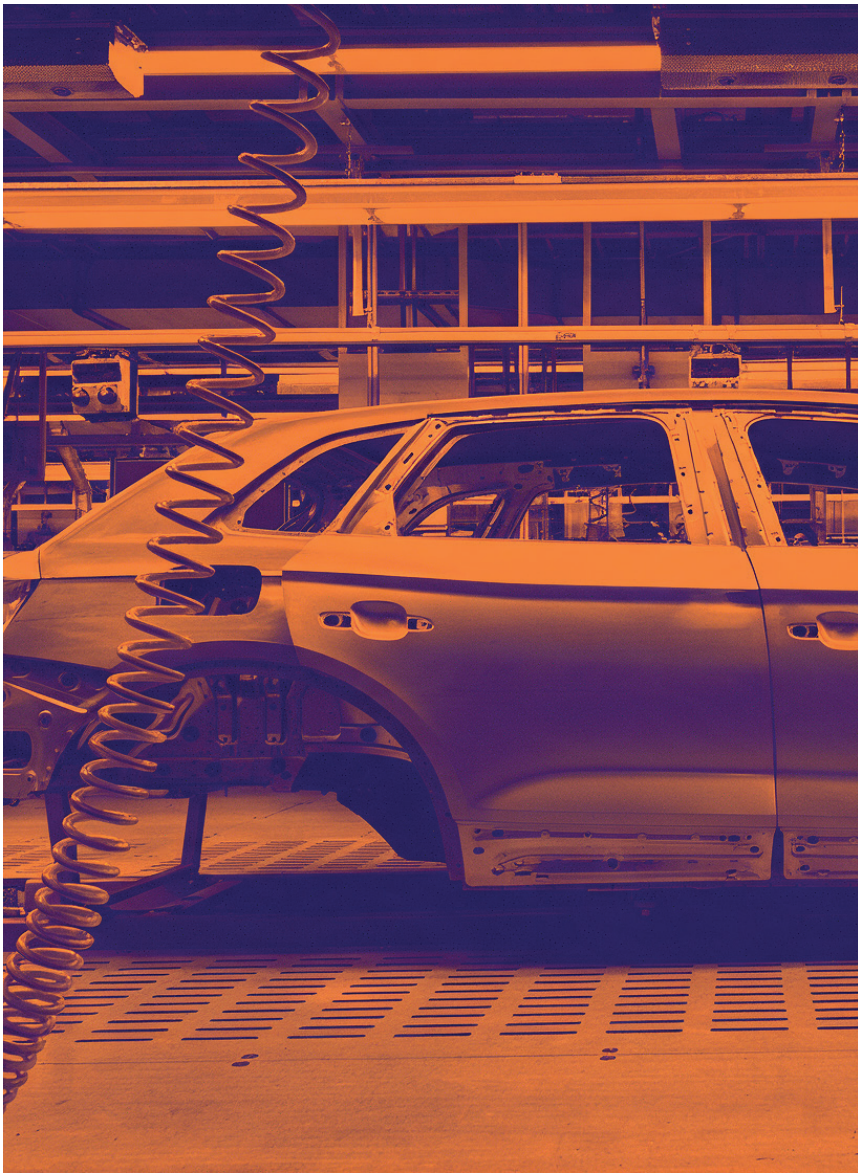
Nous investirons également dans la formation professionnelle publique pour les adultes. Les plans de formation seront négociés par bassin d'emploi et financés par les constructeurs, les équipementiers et la puissance publique.

INVESTIR DANS LA RECHERCHE ET LE DÉPLOIEMENT DES FUTURS MODES DE TRANSPORT

La voiture individuelle n'est pas la seule solution de mobilité, y compris sur route. La Chine a par exemple massifié le recours à des minibus autonomes dans plusieurs villes. En France, des expérimentations existent mais restent embryonnaires. Elles montrent pourtant des résultats prometteurs pour ce genre de minibus dans des zones industrielles ou encore des zones rurales où ils comblent les besoins de transports en commun.

Aujourd'hui, seuls quelques millions d'euros par an y sont consacrés dans le programme CORAM porté par France 2030. C'est très largement insuffisant et montre encore une incapacité à innover et anticiper. Nous investirons 50 millions d'euros par an dans la recherche et développement et dans

la structuration de la filière en France. Le plan sur la base duquel les conventions pluriannuelles seront signées avec les constructeurs comportera l'objectif de moyen terme d'une filière industrielle pour des véhicules collectifs autonomes et sûrs permettant un déploiement dans toutes les zones d'emploi sur le territoire.



03. Les investissements supplémentaires

Les sommes présentées dans ce tableau représentent les investissements supplémentaires nécessaires par rapport aux dépenses déjà existantes. Elles seront prises en charge par l'État mais aussi par d'autres opérateurs comme le pôle public bancaire. Elles se déclineront selon plusieurs modalités : prises de participation, prêts avantageux, garanties. Au total, l'effort s'élèvera à 1,4 milliard d'euros de dépenses de l'État et à 4,5 milliards d'euros d'investissements par an, tous acteurs confondus.

En s'appuyant notamment sur les travaux de France Nature Environnement, nous pouvons estimer qu'avec la production de 500 000 véhicules supplémentaires, la reconstruction des filières de sous-traitance, la montée en puissance de la production de batteries et le développement de l'économie circulaire, le plan d'investissement productif automobile créera plus de 40 000 emplois.

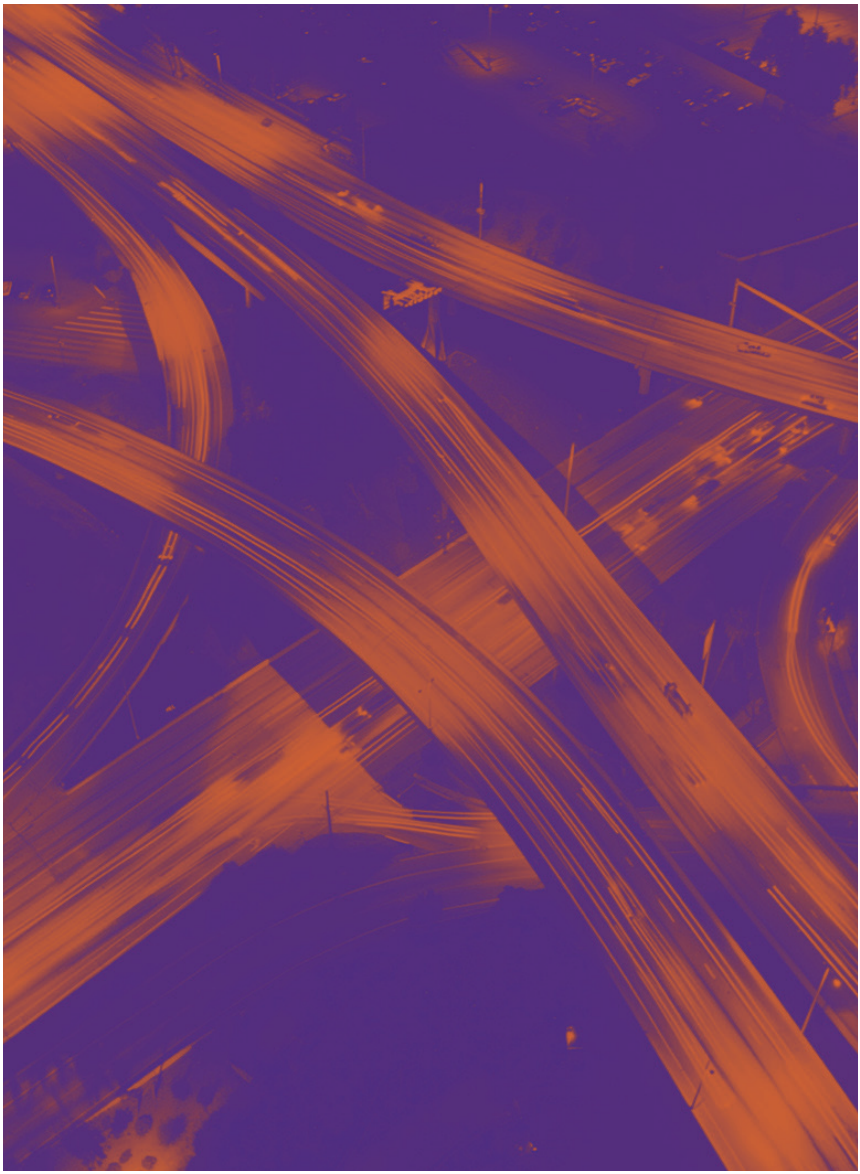
EN MILLIONS D'EUROS PAR AN

Axe d'investissement	État	Pôle public bancaire et autres acteurs
Nouvelles lignes de production	100	200
Service public de la location abordable	300	700
Aides à l'achat de véhicules électriques et locaux	200	200
Fonds pour la sous-traitance et les équipementiers	200	800
Filière des batteries	500	900
Réparation, réemploi, recyclage	50	240
Bornes de recharge	–	20
Formation	–	10
R&D et déploiement de minibus autonomes	20	30

TOTAL PAR AN
d'investissements supplémentaires de l'État **1,4** MILLIARD D'EUROS

04. Les principales mesures de *L'Avenir en commun* en lien avec le plan d'investissement productif

- Planifier la construction de modèles de voitures électriques légères et abordables
- Reprendre les sites en difficulté ou en cours de vente à l'étranger pour stopper l'hémorragie dans les secteurs stratégiques comme la chimie, l'automobile, le numérique
- Limiter la taille, le poids et les dimensions des SUV autorisés à la vente
- Utiliser la commande publique et le *leasing* social pour diffuser les voitures électriques légères et à prix modeste
- Garantir l'accès aux réseaux dans les collectivités peu dotées en transports collectifs par le soutien aux garages solidaires et une aide suffisante à la réparation dans le cadre du contrôle technique



Les plans d'Investissement productif complètent le programme *L'Avenir en commun*.

Ils présentent les objectifs de production dans une série de filières stratégiques et les investissements nécessaires pour les atteindre. En partant des besoins écologiques et sociaux du pays, ces plans détaillent les programmes d'investissements publics que mettra en place le gouvernement insoumis dans le cadre de la planification écologique.
Les plans d'investissement productif de *L'Avenir en commun* sont élaborés par des expert·es de chaque secteur, coordonnés par Clémence Guetté, vice-présidente de l'Assemblée nationale et co-présidente de l'Institut La Boétie, et Hadrien Clouet, député LFI.



Les plans d'investissement productif de *L'Avenir en commun* sont mis en ligne au fur et à mesure de leur publication sur le site www.melenchon2027.fr et existent en version imprimée sur commande.