



# NOUVELLE FRANCE INDUSTRIELLE

Installation du comité de pilotage  
des 34 plans industriels



---

14 MARS 2014  
1<sup>er</sup> COMITÉ DE PILOTAGE DES 34 PLANS INDUSTRIELS  
HÔTEL DE MATIGNON



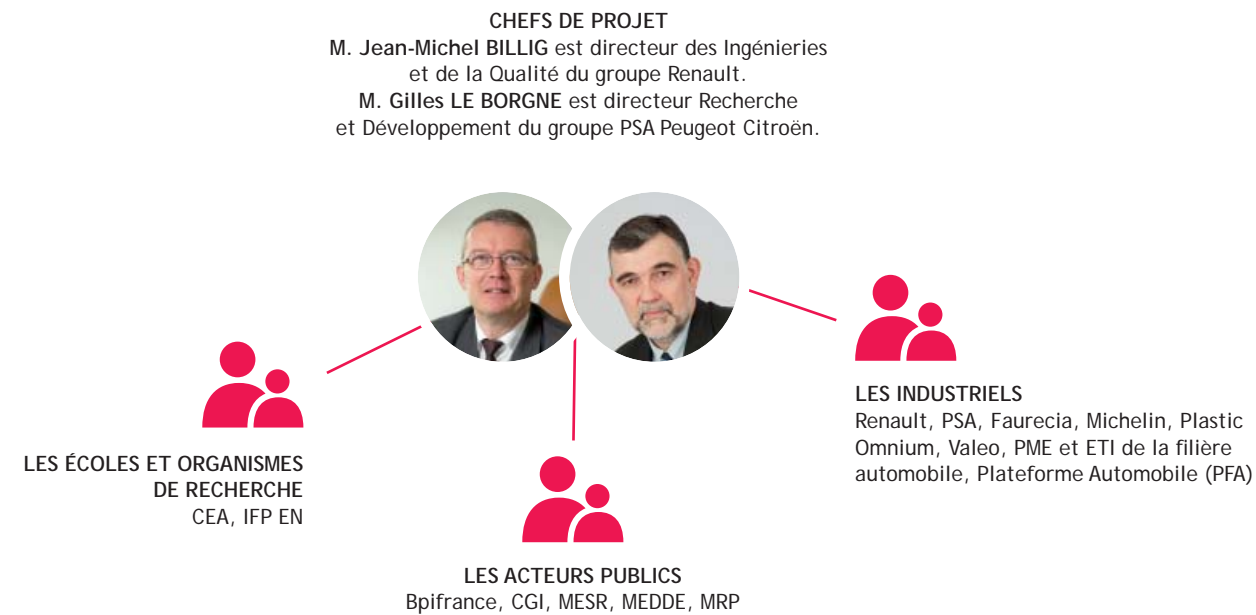
« 2014 est l'année de la mise en oeuvre des 34 plans industriels. Nous inaugurons aujourd'hui cette phase opérationnelle. »



« En 2014, la Nouvelle France Industrielle prend forme. Cette année sera rythmée par des avancées concrètes, des découvertes technologiques, des conquêtes industrielles et des victoires économiques dans chacun de nos 34 plans industriels. »

- ◆ Le 12 septembre dernier, le Président de la République et le ministre du redressement productif lançaient conjointement à l'Élysée 34 plans de reconquête industrielle, les 34 plans de la Nouvelle France industrielle. Ils donnaient ainsi le signal fort du retour de l'État stratège et planificateur au service de la réindustrialisation du pays. Ils remettaient dans les cœurs et dans les têtes l'idée que la France est une grande nation industrielle, solide, productive, capable de se réinventer et de devenir pionnière dans la troisième révolution industrielle, au carrefour des transitions écologique et énergétique d'une part, digitale et numérique d'autre part.
- ◆ La démarche des 34 plans est une démarche d'union des forces productives au service de l'effort de redressement industriel du pays. Notre objectif est d'unir les acteurs économiques et industriels autour d'un objectif commun, de mettre les outils de l'État au service de cette ambition et de fédérer les écosystèmes locaux autour de la construction d'une offre industrielle française nouvelle et compétitive, capable de gagner des parts de marché en France et à l'international et de créer ainsi des emplois nouveaux.
- ◆ Des chefs de plan, très majoritairement des industriels, ont été désignés à l'automne. Véritables chefs d'orchestre, ils sont les organisateurs du travail collectif et des projets collaboratifs. Ils sont les catalyseurs des synergies entre les protagonistes (entités administratives nationales ou locales, entreprises de la chaîne de valeur, organismes de recherche et de formation) et rendent compte jour après jour des avancées de leur plan. Tous se sont montrés à la hauteur des enjeux et exercent leur tâche avec responsabilité. Qu'ils en soient ici remerciés.
- ◆ Les plans s'incarnent dans les territoires grâce à l'implication des Régions qui ont désigné leurs plans prioritaires, et qui sont chargées d'associer les écosystèmes locaux aux travaux. Plus de 500 personnes travaillent dans les équipes projets et plus de 250 entreprises sont représentées, deux tiers d'entre elles étant des PME et des ETI. La mobilisation est générale.
- ◆ Les plans de la Nouvelle France industrielle entrent aujourd'hui dans une nouvelle étape: la validation des feuilles de route, qui déclinent dans un calendrier précis des actions concrètes publiques et privées, détaillant le rôle respectif des différents acteurs et les objectifs à atteindre. Si ces documents sont rendus publics, c'est parce que l'État a un devoir d'explication vis-à-vis des Français. Leur mobilisation autour de leur industrie sera un facteur clé de la réussite des politiques industrielles.
- ◆ Pour valider ces feuilles de route, un comité de pilotage (Copil) réunissant des acteurs publics et privés a été mis en place sous l'autorité du Premier Ministre. Sa composition incarne un mode de fonctionnement interministériel par projets, dans lequel public et privé se retrouvent dans une démarche de co-construction. Des personnalités qualifiées issues du monde industriel apportent en outre leur expertise industrielle et contradictoire à la discussion.
- ◆ La tenue des Copil des 34 plans continuera au rythme d'un rendez-vous par mois. Ainsi, d'ici l'été, l'ensemble des feuilles de route auront été validées.

## ÉQUIPE DU PLAN



## LA VOITURE POUR TOUS CONSOMMANT MOINS DE 2 LITRES AUX 100 KM



Chaîne de traction HYbrid Air, PSA

Le véhicule moins de 2l aux 100 km rejettera moins de

**50g**  
de CO<sub>2</sub>/km, contre

**130g**  
de CO<sub>2</sub>/km en moyenne pour les véhicules neufs commercialisés en Europe en 2012

## SYNTHÈSE DES ACTIONS DU PLAN

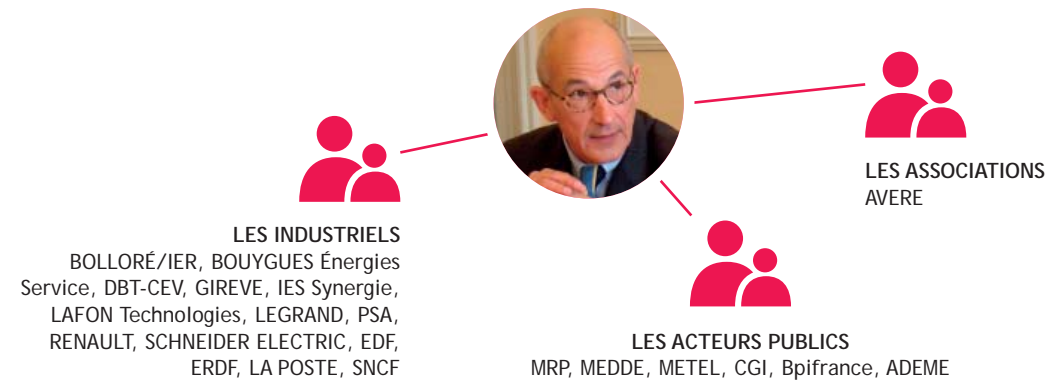
Action	Pilote	Calendrier	Acteurs privés	Acteurs publics et leviers d'action
Démonstration de la faisabilité d'un véhicule 2l/100km à coût abordable	Plateforme automobile (PFA)	Achevée en 2013	PSA et Renault pour la synthèse  Faurecia, Valeo, Michelin, Plastic Omnium pour les briques technologiques	CGI, Ministères et Ademe  Investissements d'Avenir (programme Véhicule routier du futur doté de 250 M€)
Réalisation de projets de R&D rassemblant l'ensemble de la filière automobile sur les quatre briques technologiques identifiées	Plateforme automobile (PFA)	Appel à manifestations d'intérêt « Véhicule routier du futur » 2014	Ensemble de la filière automobile :  grands groupes industriels français et étrangers, des PME/ETI ayant des centres de R&D en France  CEA, IFPEN, laboratoires publics	CGI, Ministères, Ademe  Investissements d'Avenir (programme Véhicule routier du futur doté de 250 M€)
Intégration des différents systèmes et validation de l'atteinte du cahier des charges sur des démonstrateurs de synthèse	PSA et Renault	Présentation des premiers démonstrateurs lors du Mondial de Paris en 2014	PSA et Renault avec les contributions des équipementiers, ETI et PME de la filière.	

◆ Nous construisons la France des véhicules écologiques, économiques et populaires, consommant moins de 2l au 100 km. L'objectif de commercialiser des véhicules de série consommant moins de 2l aux 100 km mais avec un prix accessible au plus grand nombre est un vrai défi. Il s'agit de parvenir à une émission moyenne d'environ 50g de CO<sub>2</sub> par kilomètre, alors qu'en 2012 la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs commercialisés en Europe dépassait 130 g par kilomètre. Les véhicules visés prioritairement sont ceux du « segment B » (type CLIO, 208, C3), qui représente environ 30% des ventes de véhicules particuliers neufs en Europe. Toutefois, les innovations développées dans le cadre du plan permettant de réduire la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> seront également utilisables sur l'ensemble des gammes. ◆ Le plan 2l/100 km passe dans un premier temps par le développement de briques technologiques, permettant de réaliser des ruptures en termes de réduction de CO<sub>2</sub> à coût acceptable pour le client. Les premières briques seront industrialisées dès 2017, ce qui rendra possible la commercialisation en grande série des premiers véhicules 2l/100 km avant 2020. ◆ Le plan fédère l'ensemble de la filière automobile et au-delà. Grands groupes, PME, ETI, laboratoires publics, plus de 160 entités ont déjà fait part de leur intérêt pour rejoindre le programme sur ces thématiques de recherche. Le montant total des investissements R&D à engager est, à ce stade, évalué à environ un milliard d'euros sur les 5 ans à venir. L'État accompagne ces efforts, au travers notamment du programme des investissements d'avenir qui a lancé un nouvel appel à projets doté de 250 millions d'euros d'aides. Une vingtaine d'autres projets, représentant au total plus de 350 millions d'euros de dépenses de R&D, feront l'objet d'une décision cette année. ◆ Dès le Mondial de l'Automobile 2014, une première étape concrète sera franchie par la présentation par les constructeurs français de véhicules prototypes servant de support aux technologies nécessaires pour atteindre la cible des 2l/100 km.

## ÉQUIPE DU PLAN

### CHEFS DE PROJET

Le préfet Francis VUIBERT a aussi bien servi en administrations centrale et territoriale, qu'en services déconcentrés de l'État. Il bénéficie ainsi d'une longue expérience dans la mise en œuvre de projets de développement territorial en lien avec les élus locaux et les chefs d'entreprise.



## SYNTHÈSE DES ACTIONS DU PLAN

### Conditions industrielles du déploiement des bornes électriques de recharges

Action	Calendrier
Préparer la mise en œuvre du projet de directive définissant le standard européen de prises	2014
Mettre à jour, sur la base d'une vision partagée, les perspectives du développement de l'électromobilité aux horizons 2015, 2020 et 2030	2014
Bâtir un ensemble normatif et réglementaire pérenne suite aux évolutions techniques et réglementaires et aux premiers retours d'expériences	2014
Contribuer, le plus en amont possible, à une définition des normes en matière d'interopérabilité compatibles avec les orientations européennes	2014

### Projets de déploiement des bornes électriques de recharge

Action	Calendrier	Engagements État	Engagements industriels
Faciliter la charge quotidienne de proximité (domicile, lieu de travail, parkings industriels et commerciaux, lieux recevant du public)	Premières mesures en 2014 (loi ALUR et Loi Programmation Transition Énergétique)	Initiatives législatives, concertation avec les parties prenantes sous l'égide du Gouvernement, soutien à l'innovation technologique et des usages (investissements d'avenir)	Offre technico-commerciale disponible et performante fabriquée en France, maîtrise des coûts des équipements et de l'installation, retour en activité industrielle et en emplois
Prolonger, étendre et accentuer la dynamique de déploiement public en ville pour un maillage de proximité	Dès 2014	Mobilisation locale par les Préfets pour accélérer les projets des collectivités locales dans le cadre des CPER et du Programme des Investissements d'Avenir (enveloppe de 50 M€)	Accompagnement des collectivités locales pour optimiser les plans de déploiement aux besoins
Réaliser un maillage national et ouvert sur l'Europe	Négociations en 2014 et 2015	Accompagnement de l'État dans ses prérogatives régaliennes et en qualité d'investisseur avisé, le cas échéant	Propositions de déploiement de réseau intelligent et connecté d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques émanant des acteurs privés, ouverts à tous types et marques de véhicules électriques
Contribuer à la visibilité du réseau de recharge par l'équipement des voies de plus forte fréquentation (autoroutes)		Utilisation du levier des contrats d'objectif et des prérogatives de l'autorité concédante pour négocier avec les concessionnaires d'autoroutes et avec les exploitants des stations-service	

## BORNES ÉLECTRIQUES DE RECHARGE



Borne de recharge électrique, Saintronic

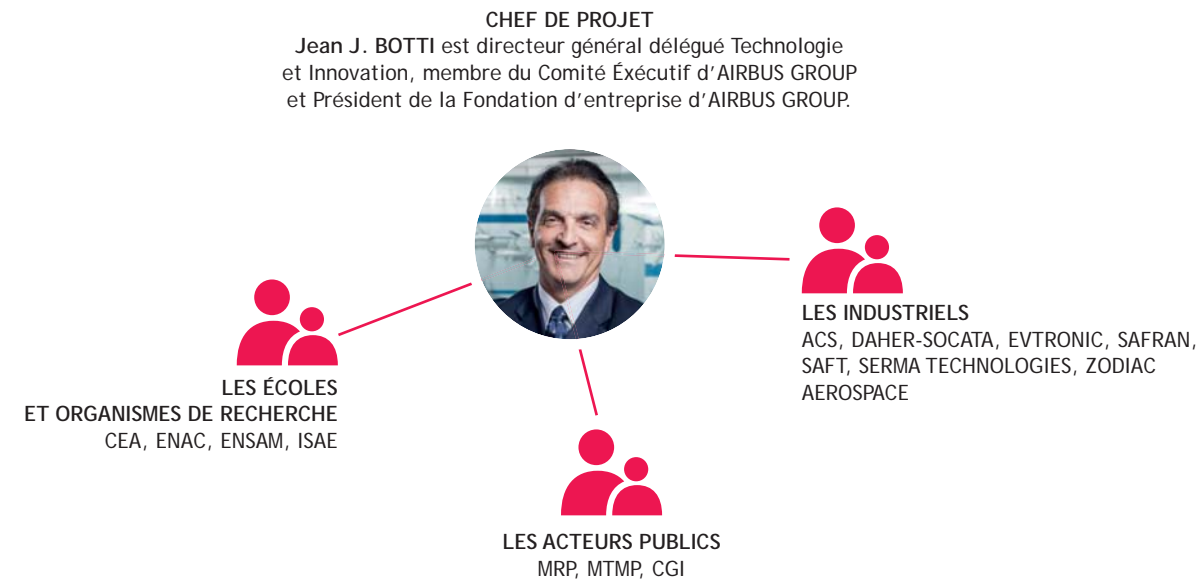
**+49,8%**  
c'est la progression entre 2012 et 2013 des immatriculations de véhicules électriques et hybrides

**3,1%**  
des véhicules vendus en France sont hybrides ou électriques

◆ Nous construisons la France de la mobilité électrique sans frontière. Levier indispensable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions atmosphériques locales, l'électromobilité peut et doit être mise au service de notre souveraineté énergétique. Elle permet en effet de limiter la part des hydrocarbures importés dans notre consommation d'énergie. ◆ Notre pays est le premier marché d'Europe pour les véhicules électriques et hybrides de nouvelle génération sur lesquels nos constructeurs ont pris une avance technologique reconnue et produisent des véhicules sur le territoire national. Au plan mondial, le marché cible est considérable et en Europe, les ventes ont été multipliées par 20 entre 2010 et 2012. Le véhicule électrique constitue une innovation technologique et écologique majeure, ce qui explique son attractivité. Mais la nouveauté de ce type de véhicule suscite aussi des demandes chez les clients potentiels qui veulent pouvoir « faire le plein » facilement, chez eux, sur leur lieu de travail, partout et à toute heure. La question du rechargement est donc cruciale. ◆ Le plan a pour vocation d'amplifier et de structurer le réseau de bornes de recharges électriques et de faire de la France la championne de la mobilité électrique. Il vise à amplifier les efforts partagés de l'État et des acteurs industriels qui produisent aussi sur le territoire français, en lien avec l'ensemble des parties prenantes, notamment les collectivités territoriales, en faveur des véhicules électriques (bonus écologique, commande de véhicules de l'État réorientée au minimum à 25% vers les véhicules électriques et hybrides, soutien massif à l'innovation au travers du programme des investissements d'avenir). L'État soutient également dans le cadre des investissements d'avenir les projets d'infrastructures de charge des collectivités locales. La France possède déjà le premier parc de points de charge ouverts (ou programmés) en Europe qui atteint les 8000 à la fin 2013 et il doit encore doubler en 2014.



## ÉQUIPE DU PLAN



## SYNTHÈSE DES ACTIONS DU PLAN

Action	Pilote	Calendrier	Acteurs publics concernés	Levier(s) public(s) à actionner
Premiers vols techniques du prototype expérimental e-Fan	AIRBUS GROUP, ACS	Janvier - Mars 2014	DGAC	
Vols de démonstrations	AIRBUS GROUP, DGAC	Courant 2014	DGAC	
Étude préalable à une phase d'avant-projet et de levée de risques de l'e-Fan commercialisé	AIRBUS GROUP	Printemps 2014	Ecoles de pilotages, ENAC	Participation des écoles de pilotages, ENAC
Étude de marché pour design de l'e-Fan commercialisé				
Conception d'un projet de développement et d'industrialisation	AIRBUS GROUP	Projet finalisé avant la fin du 3 <sup>e</sup> trimestre 2014	Régions, CGI, DGAC, DGCIS, écoles, ENAC	Investissements d'avenir
Mise en place d'un site de production à Bordeaux	AIRBUS GROUP	Second semestre 2016	Région Aquitaine, écoles	Soutien régional
Concertation des feuilles de route des plans « Avion électrique » et « Autonomie et puissance des batteries »	CEA, AIRBUS GROUP	Au rythme des Comités de pilotage NFI	CGI, DGCIS	
Alignement des jalons innovants de l'e-Fan avec la composante électrique de la feuille de route CORAC	Comité de pilotage CORAC		DGAC, DGA, DGCIS, MESR	

## AVION ÉLECTRIQUE ET NOUVELLE GÉNÉRATION D'AÉRONEFS



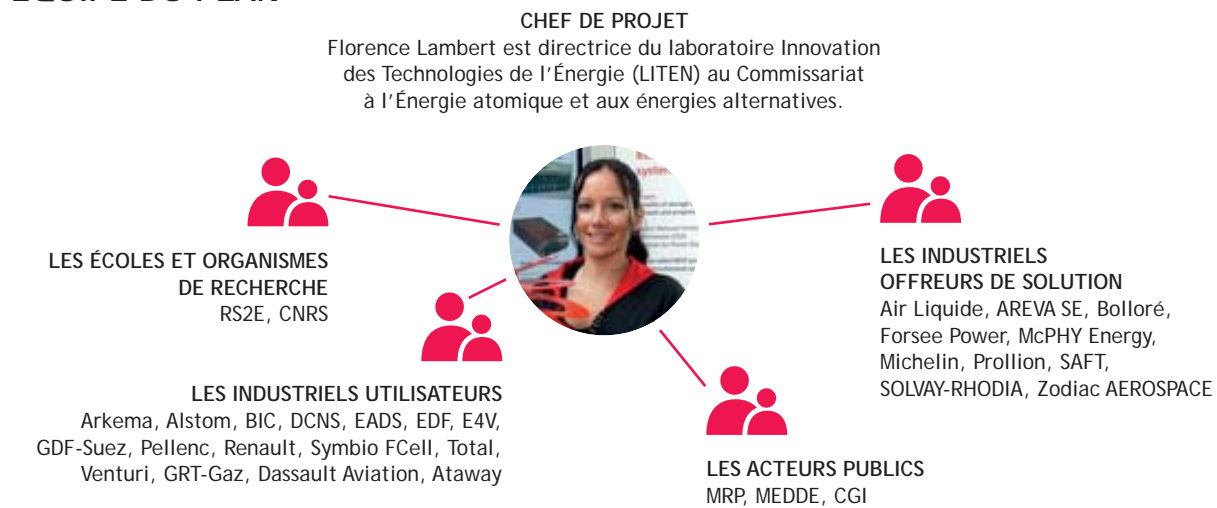
Avion électrique biplace, EADS Innovative Works

**500 000**  
pilotes de lignes et

**550 000**  
mécaniciens aéronautiques seront nécessaires pour faire fonctionner les appareils mis en service dans les 20 prochaines années

◆ Nous construisons la France championne de l'industrie aéronautique. À horizon 2030 dans le monde, plusieurs dizaines de milliers d'avions nouveaux devraient être mis en service, générant un besoin de formation de 500 000 pilotes de ligne. La France doit saisir cette opportunité de promouvoir son savoir-faire industriel et de formation. Notre pays est en mesure de porter la rupture technologique dont le monde de l'aviation a besoin pour faire face à cette croissance dans le contexte de la nécessaire transition énergétique. ◆ Le plan pose les bases d'une aviation commerciale à motorisation hybride et électrique dans une vision long terme. Il doit permettre aux acteurs de la filière aéronautique nationale de monter en compétence sur les technologies associées, notamment le stockage et la gestion de l'énergie électrique à bord, en vue de leur application progressive à des avions de taille toujours plus grande. Il est structuré autour d'un projet central d'avion-école biplace tout électrique, l'« e-Fan », qui répond à l'enjeu d'un développement de la formation au pilotage compatible avec les exigences environnementales et contribue à la maturité des technologies applicables aux avions de ligne toujours plus électriques. ◆ Le développement et l'industrialisation de l'e-Fan, aujourd'hui à l'état de prototype, doivent par ailleurs permettre de faire émerger en France une nouvelle filière capable de prendre des positions fortes sur le marché des avions légers dédiés à la formation initiale des pilotes. L'État a veillé à la mise en relation les acteurs autour d'Airbus Group, qui s'est rapproché de partenaires industriels, d'organismes de recherche et d'écoles de formation pour constituer un consortium rassemblant les compétences nécessaires à la levée des verrous techniques et à la mise sur le marché de l'e-Fan à horizon de 4 ou 5 ans. Le pilotage de ce projet sera porté par une filiale d'Airbus Group dédiée à l'aviation électrique Made in France, VoltAir. Le projet débouchera sur la construction en Aquitaine d'une usine dédiée à l'assemblage de l'e-Fan, fondée sur une production en partenariat avec les PME locales.

## ÉQUIPE DU PLAN



## SYNTHÈSE DES ACTIONS DU PLAN

### Batterie : consolider et structurer une filière complète de fabrication de batteries

Action	Calendrier	Finalité / Livrable
Stockage des énergies intermittentes	2015-2017	Déploiement de capacités de stockage, progrès dans les performances (interfaces de gestion de l'énergie), confortation du tissu industriel en France
Émergence d'un chimiste français pour l'approvisionnement des industriels de la batterie	Phase pilote en 2015 Production en 2016	Industrialisation en France (une à trois unités de production d'intermédiaires chimiques en France)
Filières de batteries Li-ion pour applications spécifiques	Phase pilote en 2015 Production en 2017	Consortium de R&D débouchant sur la réalisation d'une ligne pilote puis d'unités de production
Soutien à la filière d'assemblage en France de cellules Li-ion	Immédiat	Mise en place d'un label de batteries « assemblées en France »

### Hydrogène : intégrer et structurer une filière énergétique complète du vecteur hydrogène

Développement d'une offre de « stack » française compétitive pour pile à combustible	Premier produit livré en 2016	Investissement privé, potentiel co-investissement de l'État
Aide au développement d'offres de stockage d'hydrogène haute pression	2015	R&D industrielle
Aide aux clients précurseurs (chariots élévateurs, VUL, Bus urbains)	Première flotte en 2015	Démonstration d'usage via des flottes privées vitrines
Définition d'un modèle économique pour le déploiement d'infrastructures	2015	Évaluation de l'opportunité d'un partenariat franco-allemand
Filière industrielle « Power to Gaz »	Lancement dès 2014, développement 2015	Réalisation de pilotes industriels
Stockage nomade de l'hydrogène	Phase pilote en 2016 Production en 2019	Lab Fab puis industrialisation
Lancement d'une plateforme d'information sur les technologies de l'hydrogène à destination du grand public.	Immédiat avec concrétisation 2015	Mise en commun des 11 projets existants, réalisation d'un site Web

### Collaboration internationale

Batteries de grande capacité (par exemple technologie sodium soufre)	2014-2015	Mise en place de collaborations internationales (par exemple avec le Japon)
Volants à inertie	2014-2015	Mise en place de collaborations internationales (par exemple avec l'Allemagne)

## AUTONOMIE ET PUISSANCE DES BATTERIES



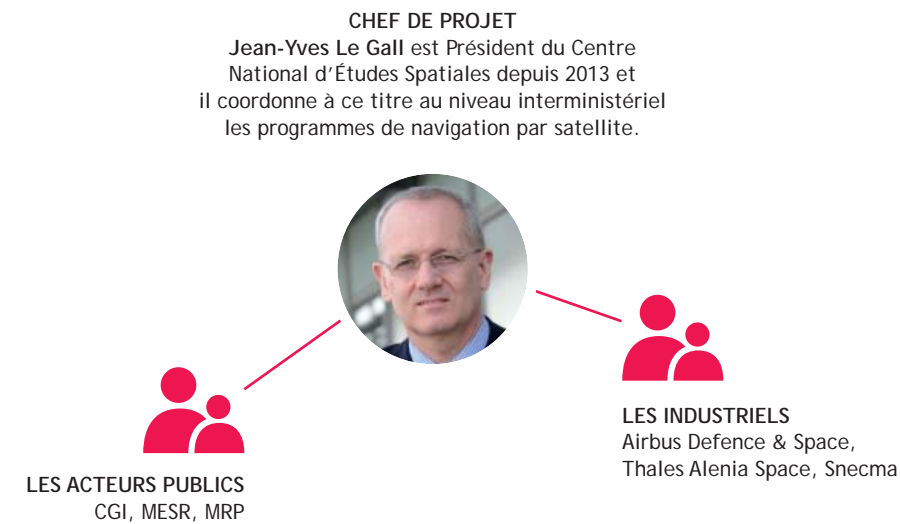
Usine de fabrication de batteries

**23%**  
c'est la part d'énergies renouvelables présente dans le mix énergétique pour la France à l'horizon 2020

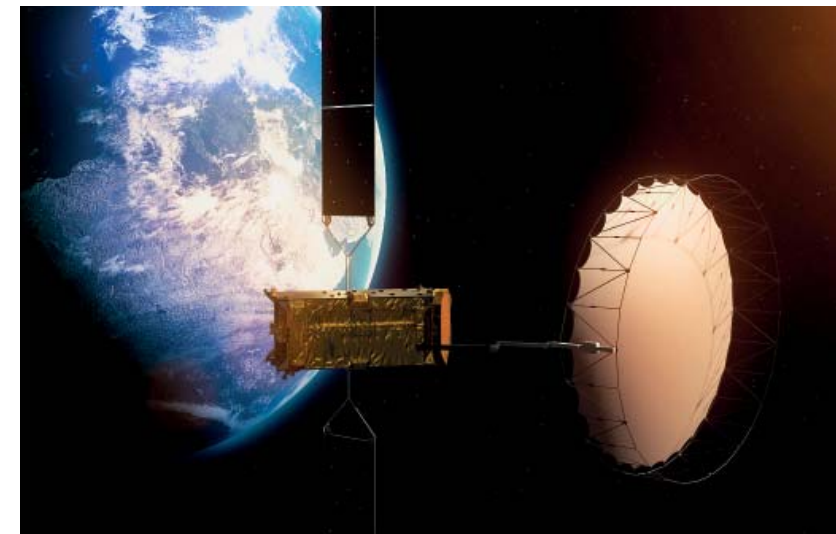
◆ Nous construisons la France des batteries de longue durée et de la pile à hydrogène. Le stockage de l'énergie propre sera l'une des clés du succès de la transition énergétique, pour sécuriser des sites isolés, soutenir les réseaux, pallier l'intermittence des énergies renouvelables ou permettre une mobilité électrique décarbonnée. Le stockage électrique par voie hydrogène ou électrochimique (batteries) constitue deux filières parallèles mais complémentaires. ◆ La batterie offre un très bon rendement sur de courtes à moyennes durées, alors que l'hydrogène associé à une pile à combustible peut répondre aux besoins de stockage flexible et de longue durée avec une charge rapide. Ensemble, ces technologies représentent potentiellement un chiffre d'affaires de 30 milliards d'euros annuel à l'horizon 2030. ◆ La France dispose d'acteurs industriels dans ces deux filières pour les applications stockage des énergies renouvelables, transport, défense et aérospatial. ◆ Le plan a permis de mobiliser des acteurs industriels de toutes tailles dans la poursuite d'objectifs communs pour l'intérêt économique des deux filières. ◆ En matière de batteries, les entreprises françaises sont déjà bien positionnées sur les secteurs des batteries de spécialité à haute valeur ajoutée (Lithium-Ion et Lithium métal polymère). Ce plan va permettre à la filière de se structurer en remontant la chaîne de valeur (intermédiaires chimiques produits en France) et en proposant des solutions industrielles sécurisées. ◆ Pour que la filière hydrogène se structure, se consolide et devienne créatrice d'emplois et d'innovation en France, une véritable Équipe de France de l'hydrogène a été réunie par l'État. Le déploiement du plan permettra de franchir une nouvelle étape pour donner naissance à un acteur intégré de l'industrialisation de la filière en préservant une fiabilité et une sécurité maximales. ◆ Enfin, il permettra la combinaison entre le stockage batterie et le vecteur hydrogène, améliorant ainsi l'autonomie des systèmes de stockage. La mise en œuvre d'une chaîne de traction hybridée pourra être le point d'excellence et de différenciation français.

1. « Stack » : base de la pile à combustible, empilement de cellules actives (anode-électrolyte-cathode reliés par une plaque bipolaire)

## ÉQUIPE DU PLAN



## LE SATELLITE À PROPULSION ÉLECTRIQUE



Esquisse d'un satellite à propulsion électrique

**8 000**  
emplois dans le secteur  
des satellites géostationnaires  
de télécommunications

**2** milliards d'euros,  
c'est le chiffre d'affaire  
consolidé du secteur

## SYNTHÈSE DES ACTIONS DU PLAN

	Maître d'œuvre industriel	Acteurs publics concernés et financement
1. Adaptation des plateformes géostationnaires à l'utilisation de la propulsion électrique pour la mise et le maintien à poste sur orbite	Airbus Defence & Space, Thales Alenia Space	CGI, MESR, MINDEF Financement de 25 M€ par les investissements d'avenir sur un besoin total de 54 M€
2. Développement du propulseur électrique de forte puissance PPS 5000	Snecma	

◆ Nous construisons la France des satellites à propulsion électrique. On estime qu'à l'horizon 2020, le marché des satellites de télécommunications sera partagé entre satellites à propulsion chimique traditionnelle et satellites à propulsion électrique ou hybrides, la part de ces derniers ayant encore vocation à croître fortement au cours de la décennie suivante. ◆ La France, qui excelle dans le domaine des satellites géostationnaires de télécommunications (ils représentent près de 8 000 emplois sur notre territoire, 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires consolidé, ainsi que de fortes perspectives de marché, en particulier à l'export), doit acquérir la pleine maîtrise de la technologie de la propulsion électrique. ◆ Le plan a pour objectif de repositionner les fabricants français en tant que leaders mondiaux. Mis en œuvre par le CNES au nom de l'État, il est structuré autour de deux actions majeures. La première a pour objet de permettre l'adaptation des plates-formes de satellites géostationnaires des deux fabricants, Airbus et Thales, à l'utilisation de la propulsion électrique pour la mise et le maintien en orbite. Ces projets devront permettre la vente de satellites à propulsion électrique dès 2015 et le premier lancement d'un satellite de ce type dès 2017. La deuxième action vise à développer le propulseur électrique de forte puissance PPS 5000 de Snecma. L'industrie française devra disposer d'un propulseur qualifié pour sa configuration d'usage la plus exigeante en 2017 pour un premier lancement en 2019. ◆ Ces deux actions seront soutenues par l'État à hauteur de 25 millions d'euros. Elles mobiliseront au total un investissement de 54 millions d'euros. Le CNES engagera dès 2014 des contrats de recherche et de développement avec les trois principaux industriels concernés: Thales Alenia Space et Airbus Defence & Space et Snecma. Les travaux associeront un important réseau d'entreprises de tailles diverses, représentant plus de 1 500 emplois directs, situés principalement en Midi-Pyrénées et en Île-de-France.

---

## LEXIQUE

### LES ACTEURS PUBLICS

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

Bpifrance : Banque Publique d'Investissement

CGI : Commissariat Général à l'Investissement

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DGCIS : Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services

MEDDE : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Énergie

MESR : Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche

METEL : Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement

MINDEF : Ministère de la Défense

MRP : Ministère du Redressement Productif

MTMP : Ministère délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche

### LES ÉCOLES ET ORGANISMES DE RECHERCHE

CEA : Commissariat à l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives

CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique

ENAC : École Nationale de l'Aviation Civile

RS2E : Réseau de recherche et technologie sur le stockage électrochimique de l'énergie

### LES ASSOCIATIONS OU FÉDÉRATIONS

AVERE : Association pour le développement de la mobilité électrique

CORAC : Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile

IFP EN : Institut Français du Pétrole et des Énergies Nouvelles





**WWW.GOUVERNEMENT.FR**  
**WWW.REDRESSEMENT-PRODUCTIF.GOUV.FR**