



RELANCE
RAPIDE
RESPONSABLE

19 Mai 2020

Plan d'Urgence de la Filière automobile **Propositions du CNPA pour sortir de la crise**

Alors qu'une crise sanitaire inédite affecte tous les pans de l'économie française, et au premier rang des secteurs stratégiques comme les secteurs de l'automobile, des transports et de la mobilité, le CNPA, en tant que premier mouvement des entrepreneurs de la mobilité en France, **souhaite aujourd'hui proposer des mesures dans le cadre du Plan d'urgence, qui sera présenté par le Gouvernement fin mai et fera l'objet d'un Projet de loi de Finances rectificative en juin.**

Les Assises nationales de la Mobilité en 2017, la crise des Gilets jaunes en 2019, les mouvements de grève qui ont affecté les transports publics en 2019 et 2020 et, enfin, la crise sanitaire en ce début d'année 2020, ont montré **la place centrale des questions de mobilité pour nos concitoyens.**

L'automobile, un enjeu central pour un grand nombre de Français

La crise que nous vivons actuellement rappelle que l'automobile est un enjeu central pour un grand nombre de Français. Soulignons ici que 70% des Français utilisent leur véhicule pour leur trajet domicile-travail, dans l'immense majorité des cas sans véritable alternative en qualité de vie, en coûts, en délais de transport. Selon un sondage commandé par AAA Data à l'institut OpinionWay, publié le 14 mai, il apparaît que les Français souhaiteraient que la mobilité et ses infrastructures soient repensées pour répondre aux exigences sanitaires tout en donnant à la voiture une place importante. 62 % des Français interrogés estiment ainsi que la crise sanitaire favorise le retour en grâce de la voiture, tandis que 35 % considèrent qu'elle permettra de développer une mobilité conciliant impératifs sanitaires et sobriété énergétique.

La mobilité individuelle apparaîtra dans un premier temps comme un mode de transport plus protecteur au regard des préoccupations sanitaires. La crise induira sans doute, à plus long terme, une réflexion sur les méthodes de travail, les modes de pensée, la façon de se déplacer de manière plus sécurisée. Nos besoins de mobilité pourraient avoir tendance à se rétracter mais la mobilité individuelle continuera de rester le mode de transport privilégié du plus grand nombre de Français.

Dans ce contexte, il est majeur de remettre les questions de transports et de mobilité en perspective et **de mettre un terme, comme avant cette crise, à la mise à l'index, souvent irrationnelle voire teintée d'idéologie, de l'usage de la voiture.**

L'enjeu de ce Plan est de contribuer au redressement des entreprises qui concourent à la mobilité sans lesquelles les besoins des Français ne sauraient être satisfaits.

Les entreprises de la mobilité, ce sont 142 000 entreprises, dont une immense majorité de TPE et PME, 500 000 emplois non délocalisables, 60 000 jeunes en formation chaque année.

Ils entretiennent les véhicules, assurent l'éducation à la sécurité routière, contrôlent l'état du parc automobile, assurent la collecte et le recyclage des produits en fin de vie et, plus généralement, proposent des offres de services toujours plus innovants aux automobilistes.

Les professionnels de l'automobile **assurent des missions d'intérêt général et d'aménagement du territoire** (SIV, contrôle technique, préfinancement des primes à la conversion, éducation routière, etc.).

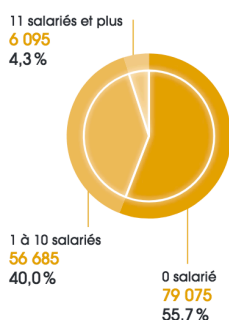
141 900 entreprises dont 79 075 sans salarié	414 500 salariés dont 94 % en CDI	60 475 jeunes formés par an
7,8 millions de véhicules vendus	47,5 millions de véhicules entretenus	51 millions de m ³ de gazole et d'essence vendus
25,9 millions de contrôles techniques réalisés	1 million de véhicules détruits et valorisés	1 million de permis de conduire délivrés

Source : ANFA

Répartition des entreprises selon la taille

Source : INSEE - SIRENE 2017

Plus de **95%**
des entreprises emploient
moins de 11 salariés



Taille des entreprises	Nombre d'entreprises
0 salarié	79 075
De 1 à 5 salariés	47 143
De 6 à 10 salariés	9 542
De 11 à 19 salariés	3 217
De 20 à 49 salariés	1 999
De 50 à 99 salariés	587
De 100 à 299 salariés	240
300 salariés et plus	52
Total	141 855

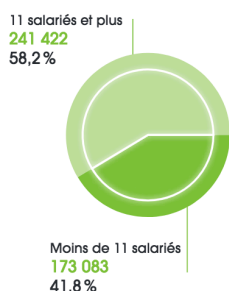
La branche est constituée en majorité d'un tissu de petites entreprises artisanales.

Elle est caractérisée depuis 2009 par un mouvement important de création de microentreprises. Ainsi, la part des entreprises de 0 salarié représente près de 55,7% des entreprises en 2017. Dans le même temps, le secteur connaît des mouvements importants de concentration.

Répartition des salariés selon la taille de l'entreprise

Source : ACOSS 2018, IRPAUTO 2018 et INSEE-DADS 2016

41,8% des salariés
travaillent dans une entreprise
de moins de 11 salariés



Taille des entreprises	Nombre de salariés
De 1 à 5 salariés	107 829
De 6 à 10 salariés	65 254
De 11 à 19 salariés	43 198
De 20 à 49 salariés	61 955
De 50 à 99 salariés	38 320
De 100 à 299 salariés	36 460
300 salariés et plus	61 489
Total	414 505

Les entreprises de 11 salariés et plus représentent 4,3% des entreprises et 58,2% des salariés.

Les entreprises des services de l'automobile lourdement impactées par la crise sanitaire

Confrontés à une chute d'activité sans précédent, les services de l'automobile, bien que jugés « essentiels à la Nation », au sens de l'arrêté du 14 mars 2020, ont subi de plein fouet les conséquences économiques de la crise sanitaire à partir du 16 mars dernier.

Selon une étude menée par le CNPA auprès de ses adhérents en avril 2020, en dépit de l'autorisation d'exercer, les activités d'entretien-réparation ont ainsi baissé de 85% depuis le 16 mars, la distribution de 66,5%, les recycleurs de 90%, les loueurs de 95%, et les auto-écoles, fermées à compter du 16 mars, de 100%.

L'enjeu est aujourd'hui la survie d'un grand nombre des entreprises du secteur qui, en raison de leur taille, ne disposent pas des mêmes possibilités (recapitalisation, appel aux marchés financiers, accord-cadre avec l'Etat, etc.) que les constructeurs automobiles.

Selon l'étude menée par le CNPA auprès des entreprises des services de l'automobile, ce sont aujourd'hui 30% des entreprises du secteur qui risquent la faillite, ce qui mettrait en jeu 40 000 à 50 000 postes, si les mesures adéquates n'étaient pas mises en œuvre.

A fin avril, il restait en moyenne seulement 45 jours de trésorerie aux entreprises, avec une forte variation selon les secteurs et les tailles des entreprises, allant de 1 mois pour les plus petites, à 4 mois pour les plus grandes d'entre elles.

70% des entreprises du secteur ont d'ores et déjà fait appel à l'aide des banques (prêts garantis par l'Etat, décalage de prêts). 58% des entreprises ont demandé un report des échéances fiscales et sociales.

Malgré le caractère massif des mesures d'accompagnement économique adoptées très rapidement par le Gouvernement, les conséquences économiques et sociales du confinement placent les entreprises du secteur de la mobilité devant d'immenses difficultés.

Les mesures d'urgence adoptées (chômage partiel en premier lieu) ont été très utiles pendant le temps du confinement mais elles ne suffiront pas à sauvegarder les entreprises du secteur si des mesures d'accompagnement spécifiques ne sont pas rapidement mises en œuvre compte tenu des problèmes de trésorerie considérables auxquelles elles sont confrontées.

L'arrêt des activités pour un certain nombre d'entreprises induisent, en outre, des lenteurs lors de la phase de redémarrage, prolongeant de la sorte les effets de la crise par-delà leur réouverture.

Le redémarrage de la filière passe par une relance rapide de l'aval et une politique centrée sur la demande

Le CNPA pour favoriser le retour à l'emploi dans le respect le plus strict des consignes de sécurité sanitaire a commandé dès le 10 avril 2020 un million de masques réutilisables au profit des 500 000 actifs de la branche.

Le CNPA a par ailleurs, avec les partenaires sociaux de la branche et **son organisme paritaire IRP AUTO Solidarité-Prévention, élaboré et publié un guide de bonnes pratiques sanitaires, sur la base des retours positifs de la Task force du ministère du Travail**, et après concertation avec l'ensemble des partenaires économiques. Cet outil a vocation à prévenir et protéger l'ensemble des acteurs (entreprises, salariés et clients) et à s'adapter aux réalités des métiers.

Le CNPA continuera d'apporter son aide concrète aux entreprises dans la mise en œuvre de tous les moyens indispensables à la protection de la santé et de la sécurité des salariés et à la reprise des activités.

Le CNPA a sollicité le Gouvernement pour réunir les conditions propices à un redémarrage des services de l'automobile.

La relance de la filière automobile repose, non seulement sur les constructeurs mais aussi sur l'aval de la filière, qui apparaît, à certains égards, comme encore plus fragilisée que l'amont (équipementiers et constructeurs). Il est primordial que les services soient accompagnés dans leur transformation, notamment digitale, qui est à l'œuvre, au même titre que l'industrie.

Un plan de relance automobile équilibré doit porter à la fois sur l'offre et la demande, et intégrer pleinement les services de l'automobile, avec une priorisation d'une stimulation de la demande par des mesures "coup de fouet".

Il est à constater, à ce stade, que les premières propositions de mesures d'urgence émises par le Gouvernement sont destinées à soutenir l'industrie, mais ne portent pas sur l'aval de la filière. Ainsi, aucune disposition n'est pour le moment prévue pour répondre à l'enjeu d'immobilisation et de dépréciation des stocks des concessionnaires – les mesures d'urgence ciblant l'acquisition de véhicules électriques, mais ne répondant pas à la question de l'écoulement des stocks de véhicules thermiques et de véhicules d'occasion.

Aucune mesure ne vise aujourd'hui la distribution automobile, l'entretien-réparation, le contrôle technique ou la location de véhicules dans le cadre du Plan de relance automobile.

Dans ce contexte, la présente note porte des propositions relatives au Plan d'urgence et répondant aux priorités fixées par le Gouvernement, en faveur d'un fonctionnement solidaire de la filière, de relocalisations des entreprises, en prenant en compte les impératifs de transition écologique, à travers deux volets :

- I) Des mesures à mettre en place pour soutenir les entreprises ;
- II) Des mesures de soutien à la demande des ménages et des entreprises.

I. Des mesures de soutien aux entreprises

En dépit des mesures d'accompagnement économique mises en place par le Gouvernement, les conséquences économiques et sociales de la crise placent les entreprises du secteur devant d'immenses difficultés.

Les mesures d'urgence adoptées ne suffiront pas à sauvegarder les entreprises si des mesures d'accompagnement spécifiques ne sont pas rapidement mises en œuvre compte tenu des problèmes de trésorerie considérables auxquelles elles sont confrontées.

Dans ce contexte, des mesures d'urgence en faveur du soutien de l'offre apparaissent comme un prérequis, à travers plusieurs priorités.

A) La prorogation des mesures d'urgence et des aménagements en termes de fiscalité et d'organisation du travail

1. **La prorogation des mesures d'urgence (prêts garantis par l'Etat, mesures sur le chômage partiel et fonds de solidarité) jusqu'à l'automne 2020.** Le marché ne retrouvera pas son étiage normal d'ici au 1^{er} juin. Compte tenu de la dégradation des trésoreries et des incertitudes sur le comportement des acteurs économiques, le risque de licenciements économiques massifs est aujourd'hui réel.

Les Prêts Garantis par l'Etat doivent avant tout permettre aux entreprises de consolider leurs fonds propres et d'investir, plutôt que de combler les déficits de trésorerie générés par la crise.

2. **Une prorogation du dispositif du chômage partiel au-delà du 1^{er} juin, prenant en compte le niveau d'activité réel des entreprises** : si le chômage partiel n'était pas prolongé, en l'adaptant à l'activité des entreprises, cela les contraindrait à opérer des licenciements avec des conséquences particulièrement négatives sur l'emploi des jeunes et l'apprentissage. Le CNPA, particulièrement inquiet, demande une prorogation du dispositif avec un point d'étape en septembre prochain, tout en soulignant la part importante de la main d'œuvre dans la valeur ajoutée des entreprises du commerce et des services. La filière aval a besoin d'un dispositif stable et flexible.
3. **Une exonération de charges pour les entreprises des services de l'automobile** : les charges ont pu être reportées par le Gouvernement, mais à ce stade, aucune exonération n'a été actée dans le secteur des services de l'automobile. Rappelons que la chute d'activités a été drastique, y compris pour les activités autorisées à ouvrir, comme le souligne l'enquête économique, avec une baisse entre 80% et 100%. Pour certaines activités, les ouvertures des sites ont généré des charges supplémentaires, qui sont venues s'ajouter à l'absence de clients. Il est indispensable de prévoir des exonérations de charges pour ces activités, faute de quoi le risque de faillites se réalisera à court terme.
4. **Une sécurisation juridique de la responsabilité de l'employeur** : au-delà des guides sectoriels de bonnes pratiques, il convient de sécuriser juridiquement les employeurs dans les décisions qu'ils prendront au cours des prochains mois, en autorisant par la loi la diminution de la responsabilité des employeurs pour des faits dus à des circonstances exceptionnelles, anormales et imprévisibles.
5. **Un aménagement des modalités d'organisation du travail et textes réglementaires sur le temps de travail et les heures supplémentaires pour la période à venir d'ici fin 2020** : en particulier un déplafonnement de la défiscalisation des heures supplémentaires, et des adaptations facilitées de la durée de travail hebdomadaire et de son aménagement aux fins de préservation de l'emploi.
6. **Un assouplissement, pour une durée temporaire de l'ordre de 6 mois à 1 an, du cadre actuel du travail dominical** aujourd'hui enserré dans de fortes contraintes (délai de préavis auprès des DIRRECTE, obligations de compensations prévues a priori, journées à la discrétion des maires dans le cadre d'ouvertures généralisées de commerces).
7. **Le dégrèvement de certaines taxes spécifiques au commerce automobile pro rata temporis de la durée du confinement (17 mars - 11 mai 2020), et plus particulièrement** :
 - ⇒ **La taxe locale sur les enseignes et publicités extérieures (TLPE)** qui est un impôt instauré par la commune, du par l'exploitant du dispositif publicitaire et qui s'applique à tous les supports publicitaires fixes, extérieurs, visibles d'une voie publique. Dans un contexte de fermeture des showrooms, où la clientèle était dans l'incapacité de se déplacer, il paraîtrait logique d'exempter les professionnels de la distribution automobile de la TLPE pendant la durée du confinement.
 - ⇒ **La TASCOM** : Les commerces exploitant une surface de vente au détail de plus de 400 m² et réalisant un chiffre d'affaires hors taxe à partir de 460 000 €, sont soumis à la taxe sur les surfaces commerciales (Tascom). Pendant la période de confinement, le chiffre d'affaire des distributeurs automobiles était loin d'atteindre ce montant. Il semblerait logique de les exonérer de cette taxe.

B) Des mesures de soutien en faveur de l'apprentissage et de la formation

L'apprentissage doit faire partie des mesures d'urgence faisant l'objet d'un soutien du Gouvernement. Une forte baisse des contrats en alternance est à redouter en septembre, le recrutement des jeunes étant fortement corrélé à l'emploi dans le secteur. Des mesures de soutien doivent donc être prises dès les mois de juin-juillet, pour permettre la signature de contrats d'apprentissage qui puissent débiter en septembre 2020.

Compte-tenu des perspectives économiques et sociales, le CNPA appelle à un effort particulier de l'Etat sur l'emploi des jeunes. Faute de plan dédié, **la dynamique en faveur de l'alternance risque d'être brisée alors que les services de l'automobile formaient et recrutaient jusqu'à 35.000 alternants chaque année.**

Le risque d'une chute importante du nombre d'apprentis engendrerait des conséquences sociales importantes sur le long terme, ainsi que pour les entreprises elles-mêmes, qui se priveraient d'un renouvellement de leurs compétences. Il est par conséquent vital de prévoir des mesures juridiques et financières volontaristes en la matière.

- 8. Une meilleure insertion pour les jeunes formés en alternance en 2019/2020 :** face à la crise actuelle, nombre de jeunes formés et diplômés entre le 30 juin et le 31 décembre 2020 risquent de ne pas être embauchés par l'entreprise d'accueil. Pour faire face à ce risque, 2 propositions pourraient être mises en œuvre :
 - ⇒ Permettre à l'entreprise de bénéficier d'une exonération de charges sociales pendant 12 mois pour toute embauche d'un jeune (en CDD d'au moins 6 mois ou en CDI) dans les 6 mois suivant la fin de sa formation en alternance.
 - ⇒ Pour les jeunes inscrits à Pôle Emploi, financer des stages en entreprise qui leur permettraient de continuer à se former et éviter la perte de compétences pratiques. Cet accompagnement pourrait être encadré par les organismes de formation concernés.
- 9. Un soutien de l'alternance pour la rentrée 2020 :** un soutien financier auprès des entreprises pour l'emploi des apprentis et des jeunes en contrats de professionnalisation est primordial, via un élargissement du régime d'exonération de charges sociales concernant les jeunes en alternance, ou un crédit d'impôt centré sur cette population ; un allègement de charges sociales et patronales pour les nouvelles embauches en alternance ; l'application de l'aide unique à l'embauche d'un jeune en alternance (contrat d'apprentissage et contrat de professionnalisation), pour toutes les entreprises quelle que soit leur taille, avec une prime annuelle de 4000€/jeune non dégressive.
- 10. Un accompagnement financier pour les jeunes :** impulser une réflexion avec les pouvoirs publics et les employeurs pour créer de nouvelles aides au logement ou à la mobilité, pour faciliter l'accès à un premier emploi.
- 11. Un soutien à la formation continue :**
 - Soutien financier des actions de digitalisation des formations mises en œuvre par les organismes de formation
 - Soutien financier des entreprises à la formation pendant l'activité partielle afin de préserver l'emploi et développer l'employabilité
 - Prolongement du FNE-Formation jusqu'au 31 décembre 2020, y compris pour les entreprises ayant eu recours à l'activité partielle, même après la reprise de leur activité.

C) Des mesures d'urgence en faveur de la modernisation et de la transformation des entreprises intégrant pleinement les services de l'automobile

Le plan de relance automobile doit être équilibré entre les différentes composantes de la filière : les services doivent être accompagnés dans la transformation, notamment digitale, qui est à l'oeuvre.

Sur le plan de l'innovation, il est majeur de favoriser les synergies et les démarches partenariales entre les entreprises de la filière, en veillant à y associer les services de l'automobile. Les programmes d'accélération d'entreprises, à l'instar de ce qui est prévu dans le Contrat stratégique de filière automobile, doivent viser également les PME des services, au-delà des entreprises industrielles.

12. L'accès aux différents fonds de modernisation et de restructuration prévu dans le cadre du Plan de relance automobile, pour accompagner en particulier la sous-traitance industrielle, doit être en ce sens élargi aux métiers du service.

II. Des mesures de soutien à la demande

Une relance rapide de la filière implique nécessairement de porter les efforts sur la chaîne aval de l'automobile, **puisque'il convient d'encourager la consommation des ménages et de favoriser la demande d'une part, et de stimuler l'investissement des entreprises d'autre part.**

A) Des mesures de soutien en faveur des ménages

1) Des mesures de soutien au renouvellement du parc

La crise aura des conséquences très importantes pour le marché automobile, qui doit faire face à l'une des crises les plus importantes de son histoire : selon les projections, la baisse des ventes de voitures en France pour 2020 devrait atteindre -30%. Un recul du marché du véhicule d'occasion de -19% est à prévoir, ce qui situerait le marché VO autour de 4,7 millions de transactions soit un recul de 1,1 million.

A très court terme, la distribution automobile doit résoudre de multiples contraintes. Les réseaux de distribution font face à la dépréciation de leurs stocks : les véhicules en stock dans les concessions automobiles (non immatriculés et immatriculés) représentent environ 4 mois de vente soit **une immobilisation de trésorerie correspondante de l'ordre de 10 milliards d'Euros. Il est donc primordial pour les réseaux d'écouler les stocks existants en mettant en place des mesures « coup de fouet ».**

A l'heure actuelle, selon des données transmises par l'Argus, et sur un panel de 22 000 professionnels de l'automobile (concessionnaires, agents, marchands, garages, ...), **les stocks détenus par les concessionnaires sont constitués à 52 % de véhicules diesel, à 44 % de véhicules essence (soit 96% des véhicules thermiques), 3% de véhicules hybrides, et 1% de véhicules électriques.**

Les dispositifs mis en place par l'Etat se doivent de prendre en compte l'état de ces stocks dans la mise en œuvre des mesures d'urgence, y compris en termes de motorisations éligibles, tout en tenant compte des impératifs de transition écologique.

Les efforts portés par ces dispositifs doivent se focaliser sur les véhicules les plus polluants (Euro 1 à 4) qui représenteront seulement 10% du parc en 2030, mais près 40%

des émissions de NOx et 70% des émissions de particules. Une refonte de la prime à la conversion ou des mesures incitatives en faveur de l'entretien-réparation doivent notamment permettre de répondre à cet objectif.

L'Etat doit également intensifier et généraliser **les mesures soutenant le renouvellement des VUL**, qui représentent une faible part du parc, mais une part importante des émissions de NOx et de particules en milieu urbain (près de 40%).

Plusieurs mesures pourraient être mises en place pour répondre à ces enjeux :

13. L'introduction d'une refonte de la Prime à la conversion, en revenant à sa version de 2018, pour une action « coup de poing » pendant 6 mois, d'ici au 31 décembre 2020 : La prime à la conversion, qui existe depuis 2016, de par son efficacité, a permis des avancées considérables en faveur de la mise à la casse des véhicules les plus anciens et les plus polluants. Compte-tenu de la crise, la priorité est donnée aujourd'hui à la stimulation de la demande et à l'écoulement des stocks de véhicules récents.

⇒ **Sur les conditions de ressource :** à l'image de la Prime à la conversion, dans sa version de 2018, l'ensemble des ménages doivent pouvoir bénéficier de cette prime, qui ne doit pas être uniquement réservée aux ménages non-imposables. Le montant de la prime doit être augmenté pour les ménages très modestes et modestes. Pour les autres ménages, sans condition de ressource, le montant doit être porté à 2000 Euros pour accélérer les décisions d'acquisition.

⇒ **Sur l'éligibilité des véhicules :** le périmètre des véhicules éligibles doit intégrer de façon significative, outre les véhicules neufs et les véhicules électrifiés, les véhicules d'occasion, en incluant les véhicules thermiques récents, véhicules essence récents et diesel Euro 6, qui constituent la majorité des stocks.

⇒ **Un élargissement sensible des catégories de véhicules éligibles pour la mise à la casse :** l'assiette des véhicules mis au rebut pourrait intégrer les véhicules immatriculés **jusqu'en 2011**.

⇒ **Les VUL doivent être pleinement intégrés dans le dispositif**, avec un objectif de renouvellement vers des VUL thermiques récents ou électrifiés les moins émetteurs de CO2.

14. La mise en place d'une prime à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion dédiée aux acteurs et contributeurs au développement de la mobilité partagée lors du renouvellement de leur véhicule : cette prime serait attribuée exclusivement aux conducteurs réguliers inscrits sur les plateformes de covoiturage ou propriétaires de véhicules louant régulièrement leur véhicule, et ce, quel que soit le type de véhicule. Cette prime s'ajouterait à l'éventuel bonus lié à la motorisation vertueuse du véhicule et qui vient récompenser l'usage vertueux.

15. Pour répondre à la mobilisation exceptionnelle des forces étatiques pendant la crise sanitaire, à l'instar du personnel hospitalier, le CNPA appelle une démarche responsable et à la hauteur de cet engagement par des **mesures de soutien spécifiques et ciblées en faveur des personnels soignants** : il conviendrait de permettre à ces personnes de bénéficier en priorité d'une aide à leur mobilité, tel qu'un chèque mobilité, une prime à l'achat d'un véhicule ou une déductibilité d'impôt.

2) Des mesures permettant de favoriser l'entretien du parc et la mobilité des Français

L'entretien-réparation a un rôle majeur à jouer pour permettre d'améliorer l'état d'un parc immobilisé, auprès de ménages qui souhaiteront favoriser l'usage de leur voiture après le confinement. En effet, **les Français auront besoin d'un véhicule bien entretenu pour leur trajet domicile-travail, et pour les départs en vacances cet été**. L'entretien du parc

est central, tant pour assurer la mobilité des Français, que pour des raisons écologiques et de sécurité routière.

Selon une étude réalisée par Roland Berger, l'après-vente devrait subir un recul de 5% dans le meilleur des scénarios (baisse des ventes de véhicules entre 15 et 20% en 2020), mais de 15% si la baisse atteignait 38% pour cette année.

Depuis le 11 mai, il est à constater une fréquentation globalement soutenue dans le secteur de l'entretien-réparation, avec l'impératif d'entretien du parc automobile après la période de confinement. Les carnets de commande sont remplis jusqu'à début juin, mais les règles sanitaires mises en place ralentissent cependant le nombre d'entrées en atelier.

Plusieurs mesures pourraient être envisagées :

16. Afin de préserver le pouvoir d'achat des ménages tout en stimulant la demande auprès des entreprises, il convient d'engager **une baisse de la fiscalité sur les prestations du contrôle technique et de la réparation automobile s'agissant de visites non obligatoires contribuant par nature à une démarche volontaire (amélioration de la sécurité du véhicule, réglages anti-pollution).**
17. **Une baisse de la fiscalité sur la vente de pièces de réemploi**, dans une logique de promotion de l'économie circulaire par les professionnels de l'automobile.
18. **L'instauration d'un « Chèque réparation », d'un montant de 100 euros, accessible sans condition de ressource**, sur les opérations d'entretien-réparation automobile (contrôle technique, réparation, ...), pour les véhicules de plus de 5 ans, permettant de favoriser la mobilité de tous les Français.

Un Plan « Tourisme » a été annoncé par le Premier ministre, afin de soutenir les entreprises du secteur et favoriser la « Destination France ». Les mesures de soutien au tourisme doivent intégrer les acteurs de la mobilité, dont la location de véhicules, qui constitue le 3^e poste de dépenses touristiques.

19. **Mise en place d'un « Chèque Tourisme »**, qui pourrait intégrer la location de véhicules de courte durée.

B) Des mesures de soutien en faveur des entreprises

20. **Le renforcement du bonus écologique en faveur des personnes morales** : les flottes représentent plus de 60% de l'acquisition de véhicules neufs. En cohérence avec les objectifs de la LOM et du fait de leur affaiblissement économique, il est aujourd'hui indispensable de soutenir leurs efforts dans le verdissement de leurs flottes. Dans cet objectif, le bonus pour les personnes morales **doit revenir à 6 000 Euros, et être élargi aux véhicules hybrides rechargeables.**
21. **La déductibilité de la TVA pour les véhicules électriques (VE) et hybrides rechargeables (VHR)** acquis dans l'année suivant la sortie du confinement.