



26 avril 2021

Comité stratégique de la filière automobile (CSF), ce 26 avril :

Entraîner une dynamique durable de filière, en travaillant ensemble entre « amont » et « aval »

A l'occasion de la réunion du Comité stratégique de la filière automobile (CSF) et de la signature de l'avenant au contrat de filière, ce 26 avril, le CNPA a rappelé la contribution majeure des services de l'automobile et de la mobilité à l'atteinte des objectifs fixés par le Contrat de filière et à la réussite des transitions économiques, sociales et écologiques à l'œuvre.

L'avenant au Contrat de filière établit pour la première fois des actions collectives, menées par l'Etat aux côtés des services de l'automobile, dans le cadre de France Relance, pour favoriser la transition écologique et digitale des TPE et PME du secteur ; compte-tenu de l'enjeu majeur de transformation pour ces entreprises en matière d'électromobilité, et de la capacité de déploiement massive par ces acteurs de bornes de recharge sur l'ensemble du territoire, l'Etat et le secteur des services s'engagent par ailleurs à une planification du déploiement de bornes dans ces entreprises. La feuille de route du Contrat de filière approfondit ainsi une approche stratégique globale, en veillant à toutes les extensions possibles aux acteurs des services dont il est nécessaire de maintenir les capacités d'investissement, de création de nouveaux services, et de formation dans l'intérêt général de la filière.

Enfin, pour accélérer le renouvellement du parc automobile, le CNPA rappelle que les aides à l'achat sont un outil essentiel pour accompagner les automobilistes et les ménages les plus modestes : le CNPA demande de revenir aux modalités du bonus et de la prime à la conversion exceptionnelle mis en place à l'été 2020 au sortir du premier confinement, en conservant les véhicules moyenne gamme et les véhicules d'occasion dans le champ des véhicules éligibles, et en élargissant le périmètre des ménages éligibles.

La transformation et la montée en gamme des services de l'automobile inscrites pour la première fois dans le Contrat de la filière automobile

Le Contrat stratégique de la filière automobile, signé en mai 2018, fixe la feuille de route de la filière à 5 ans, de 2018 à 2022. Les événements nouveaux intervenus depuis son élaboration – notamment la crise sanitaire et le plan de soutien automobile – nécessitent aujourd'hui d'être pris en compte pour adapter les engagements de chacune des parties au contrat, État et représentants de la filière automobile. L'objectif de l'avenant tel que parachevé ce 26 avril à l'occasion du CSF vise à renforcer certaines mesures de la feuille de route pour atteindre les objectifs en matière de compétitivité, de transition écologique et digitale des acteurs de la filière.

Dans ce cadre, le CNPA a fait des propositions concrètes portant sur l'accélération du déploiement des infrastructures de borne de recharge, et la mobilisation des crédits de France Relance pour soutenir les entreprises de services de l'automobile – ces engagements ont été inscrits dans le cadre de l'avenant du Contrat stratégique de la filière automobile.

RETROUVEZ TOUS NOS COMMUNIQUES ET DOSSIERS DE PRESSE SUR WWW.CNPA.FR, RUBRIQUE « PRESSE »

Le CNPA constate que les mutations à l'œuvre au sein de la filière sont de nature systémique. Elles impactent en ce sens toutes les chaînes de valeur, en emportant de larges conséquences, y compris au niveau des services de l'automobile dont il s'agit de préserver la valeur ajoutée mais aussi le volume considérable des emplois et l'évolution des compétences sur le sol national.

L'un des enjeux du Contrat stratégique est d'entraîner une dynamique durable de filière au sein d'un écosystème fondamentalement interdépendant entre « l'amont » industriel et « l'aval » des services. La réussite de cette combinaison de transitions dépend également de la capacité d'adaptation, de modernisation et d'accélération des services de l'automobile. La mise en cohérence et la synchronisation de tous les acteurs sont par conséquent une condition du succès des objectifs fixés par le Contrat stratégique.

L'aval est une composante d'autant plus essentielle dans l'atteinte de l'objectif d'une filière d'excellence solidement implantée dans les territoires qu'il s'agit également d'assurer la mutation d'un parc automobile de l'ordre de 40 millions d'unités et des usages avec tous les services associés en matière de distribution, de maintenance, de réparation, ou de recyclage.

La feuille de route établie dans le cadre du contrat de filière doit en ce sens approfondir et renforcer une approche stratégique globale, en veillant à toutes les extensions possibles aux acteurs des services dont il est nécessaire de maintenir les capacités d'investissement, de création de nouveaux services, et de formation dans l'intérêt général de la filière.

C'est ce que nous retenons de la séance de travail de ce matin : la conduite du changement en accompagnant la conversion et la montée en gamme des services de l'automobile est enfin encouragée. Elle implique le renforcement de leur compétitivité, la modernisation des équipements et des process, ainsi que le développement de la performance de la politique de formation initiale et continue.

Un programme spécifique sera à ce titre élaboré au cours du second semestre 2021 pour faire l'objet de propositions dans le cadre du Comité stratégique. Une task-force rassemblant les différentes parties prenantes sera constituée en ce sens. Des études ciblées seront menées avec l'appui des Ministères concernés afin de mieux cerner les priorités et les moyens à allouer à la réussite de cette transformation globale, en cohérence avec ceux déployés au niveau industriel. La diffusion de l'innovation technique et la digitalisation des services, l'anticipation des impacts liés à la transition écologique ainsi que la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences feront notamment partie de ce plan de prévention et d'action conçu dans une perspective pluri-annuelle.

France Relance doit être davantage fléché vers les services de l'automobile et les TPE et PME du secteur

Jusqu'à présent, le Plan de relance restait essentiellement ciblé sur l'industrie automobile, à l'image du Fonds de modernisation automobile, mais n'était pas suffisamment adapté aux TPE et PME du secteur. Les récentes enquêtes menées par le CNPA auprès des professionnels ont démontré une inadéquation du Plan de relance avec les attentes des TPE-PME, un manque d'information et une communication inadaptée de la part du Gouvernement. En outre, ces entreprises n'ont pas la taille ni les ressources pour s'inscrire dans les dispositifs existants de France Relance. Ainsi, près de 80% des chefs d'entreprises ne connaissent pas les mesures du Plan de Relance ou ne les trouvent pas adaptées.

Le Plan de Relance doit pourtant être un levier puissant pour permettre d'accélérer les transformations des TPE-PME des services de l'automobile, dans une période où les entreprises doivent résolument s'engager dans un mouvement de digitalisation de leur activité et de transition écologique.

Dans le cadre de l'avenant au Contrat stratégique, l'État et la filière des services de l'automobile ont ainsi convenu d'engagements réciproques pour porter des projets éligibles au Plan de Relance ciblés sur l'écosystème des services de l'automobile, qui permettent d'accélérer la transformation de ces entreprises en matière de compétitivité, de transition écologique et de cohésion.

L'année 2021 reste très imprévisible pour les entreprises du secteur, dans le contexte de crise que nous connaissons. Selon des données recueillies par le CNPA dans le cadre d'une enquête menée auprès des entreprises du secteur en ce mois d'avril, si la trésorerie des entreprises reste à ce stade relativement stable, en premier lieu grâce aux PGE et aux effets des plans de soutien de l'Etat, près de 20% des entreprises voient leur trésorerie se tarir. 34 % des entreprises de la distribution automobile pensent ne pas pouvoir rembourser leur PGE d'ici la fin 2022. 23% des répondants ont été contraints de baisser leur masse salariale de l'ordre de -25% au 1^{er} trimestre 2021. 66% des chefs d'entreprises pensent que leurs activités seront dégradées dans les prochains mois, et attestent d'un moral en berne pour 77% d'entre eux.

Les services de l'automobile, un puissant levier de déploiement des bornes de recharge

Dans un contexte de renforcement de la réglementation en faveur de la décarbonation, les échanges à l'occasion du Comité de filière, ce 26 avril, ont montré que l'une des priorités fixées pour la filière était de transformer l'essai de l'électrification.

Avec près de 37 000 points de recharge ouverts au public à la fin du mois d'avril, la France a pris un retard considérable dans le déploiement des infrastructures de recharge électrique. L'accélération du déploiement des bornes constitue aujourd'hui une priorité de l'avenant au Contrat stratégique de filière, afin de permettre d'atteindre l'objectif des 100 000 bornes à la fin 2021.

Le CNPA a ainsi demandé à ce que les entreprises des services de l'automobile soient pleinement intégrées à la dynamique de déploiement des bornes, au-delà du développement prévu sur les grands axes routiers et autoroutiers, dans les copropriétés ou l'habitat privé. Les entreprises des services de l'automobile assurent un maillage équilibré sur l'ensemble du territoire et représentent à cet effet un levier puissant d'accélération du déploiement des bornes de recharge. **Ces TPE, PME et ETI, solidement implantées dans les territoires et en contact direct des automobilistes, portent à elles seules une capacité de déploiement de 60 000 bornes de recharge.**

A titre d'exemples, les loueurs de véhicules sont des prescripteurs en matière d'électromobilité, et constituent à eux seuls près de 10 % du marché automobile, avec des renouvellements fréquents et des durées de détention moyennes entre 6 et 12 mois, permettant ensuite d'alimenter le marché du véhicule d'occasion. Les parcs de stationnement, qui doivent déployer 32 000 bornes d'ici 2025 pour répondre à l'obligation de la Loi d'Orientation des Mobilités, sont confrontés à d'importantes contraintes administratives et de délais (règles de sécurité dans les parkings souterrains notamment). Les stations-service, dont le modèle d'activité doit se diversifier et évoluer vers des stations multi-énergie, représentent également un gisement de déploiement important aux abords des routes nationales et dans les zones semi-rurales (11.000 stations-services, dont 6.000 stations traditionnelles indépendantes). Enfin, les écoles de conduite permettent de promouvoir l'attractivité des véhicules électriques auprès des jeunes.

Un déploiement rapide des infrastructures dans ces entreprises constitue aujourd'hui un enjeu majeur de transformation et de modernisation, et leur permettrait de proposer une nouvelle offre de services sur des lieux fréquentés par les automobilistes et de répondre ainsi à la demande des usagers.

Le CNPA a proposé d'accompagner les pouvoirs publics à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en organisant le déploiement de bornes de recharge de manière massive et simplifiée dans la filière, grâce à la mise en relation des différentes parties prenantes : prestataires (énergéticiens, fabricants de bornes, investisseurs, installateurs) et entreprises des services de l'automobile.

La poursuite d'aides à l'achat ambitieuses, une condition pour l'atteinte des objectifs de renouvellement du parc

Le CNPA a attiré l'attention sur le fait qu'il convient de ne pas rendre plus sévère encore la pente des transformations à l'œuvre, notamment au niveau des consommateurs comme du mix énergétique, qui a besoin d'être plus équilibré. La neutralité technologique doit rester une pierre angulaire, avec un travail à compléter au niveau des carburants de synthèse. Enterrer le moteur thermique n'est pas la solution.

Le sujet de l'évolution du bonus et de la prime à la conversion après le 1er juillet prochain, qui n'a pas été tranché à l'occasion de ce CSF, reste également un sujet majeur auquel il sera important d'apporter une réponse rapide : pour permettre d'accompagner le nécessaire rebond de l'activité dans un contexte où le moral de nos chefs d'entreprises et de leurs équipes marque une nouvelle dégradation, il est fondamental de revenir aux modalités de la prime à la conversion « exceptionnelle » telle que mise en place à l'été 2020, en conservant les véhicules moyenne gamme et les véhicules d'occasion dans le champ des véhicules éligibles, et en élargissant le périmètre des ménages éligibles.

Afin d'accompagner les objectifs du Gouvernement en faveur de l'électromobilité, le CNPA a par ailleurs proposé la création d'un dispositif spécifique de soutien à la demande de location de véhicules électriques, qui prendrait la forme d'un chèque ciblé sur les locations électriques. Les loueurs de véhicules sont en effet des prescripteurs d'usage en matière de mobilité électrique auprès des consommateurs. Alors que la part de véhicules électriques représente seulement 4 à 6% des véhicules pris en location, il est essentiel de renforcer l'appétence des clients en la matière.

Le CNPA propose en outre de mener une grande campagne de communication aux côtés du Gouvernement afin de clarifier les aides à l'achat de véhicules propres et de soutien aux automobilistes, et de leur donner une plus grande visibilité. Le CNPA est absolument convaincu qu'il est aujourd'hui essentiel de valoriser davantage ces dispositifs dans le cadre de France Relance.

> À propos du CNPA

Le Conseil National des Professions de l'Automobile représente la 5ème branche économique de France avec 150 000 entreprises de proximité et 500 000 emplois non délocalisables. Le CNPA défend l'intérêt général des services de l'automobile en animant une dynamique de filière et en développant une approche prospective sur des thèmes communs à tous les métiers de la mobilité tels que l'activité économique, l'emploi, les nouvelles technologies, le développement durable ou encore l'économie circulaire.