

Meudon, le 29 juin 2021

**Monsieur Bruno LE MAIRE**  
Ministre de l'Économie et des Finances  
139 Rue de Bercy  
75572 Paris

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre des mesures prévues par France Relance pour soutenir la filière automobile, le Gouvernement avait annoncé en décembre dernier le prolongement des aides à l'achat de véhicules propres (bonus, primes à la conversion) jusqu'au 30 juin 2021.

Nous venons d'apprendre que ces dispositifs, pourtant majeurs pour l'accélération du verdissement du parc automobile, feraient l'objet d'une diminution à compter du 1<sup>er</sup> juillet prochain. Le montant du bonus écologique pour les véhicules électriques diminuera de 1 000€ pour les particuliers et les entreprises à compter de cette date, puis à nouveau de 1 000€ à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022. Quant à la prime à la conversion, les véhicules Crit'Air 2 ne seront plus éligibles au dispositif à compter du 1<sup>er</sup> juillet. Enfin, d'après nos informations, le dispositif de soutien aux véhicules utilitaires légers serait renforcé, dans le cadre du « Plan Indépendants » porté par le ministre délégué chargé des Petites et Moyennes Entreprises, Alain Griset, mais serait ciblé sur les VUL électriques, ce qui ne répond pas aujourd'hui aux attentes et besoins des artisans.

Le Conseil National des Professions de l'Automobile, représentant les professionnels des services de l'automobile et de la mobilité – soit 500.000 actifs qui accompagnent les politiques de verdissement du parc automobile au quotidien, est particulièrement inquiet de ces décisions qui interviennent dans un contexte déjà difficile pour les entreprises comme pour les particuliers.

L'année 2021 est en effet une année charnière. Le contexte de crise sanitaire reste tout d'abord très difficile, le marché automobile se situant toujours en ce mois de juin 2021 à -27% par rapport à la même période en 2019, dernière période de référence non marquée par la crise sanitaire. Par ailleurs, cette année sera marquée par un durcissement de la réglementation aux niveaux européen et français, qui ne manquera pas d'impacter profondément la mobilité des Français.

En premier lieu, les délibérations autour de la future norme antipollution Euro 7, ainsi que la révision au niveau européen des standards d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les constructeurs vont être structurantes et contraignantes pour l'ensemble des acteurs de la filière automobile.

En second lieu, les mesures prévues par le Projet de loi Climat & Résilience entraîneront de profonds changements dans la mobilité quotidienne des Français, avec la généralisation des Zones à faibles émissions mobilité à toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants et l'interdiction des ventes de véhicules les plus polluants dès 2030. Les calendriers des restrictions de circulation envisagés par certaines collectivités vont parfois bien au-delà des dispositions du Projet de loi Climat et prévoient des interdictions de circulation des véhicules Crit'Air 2 dès le 1<sup>er</sup> janvier 2024. Ces mesures risquent d'être très difficilement soutenables pour une majorité de ménages et d'entreprises, déjà très fortement impactés par la crise sanitaire, tenus de s'adapter dans un horizon de temps très court.

Le CNPA s'étonne de ces arbitrages, dans un contexte où le besoin d'accompagnement des Français et des entreprises est particulièrement important. Selon un récent sondage mené par l'Institut Harris Interactive, en avril 2021, plus de 60 % des Français considèrent que les pouvoirs publics devraient développer davantage les aides à l'achat de véhicules propres, signe que les besoins d'accompagnement sont réels et que les dispositifs s'avèrent parfois insuffisants, notamment pour les ménages modestes qui n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule neuf, et au regard des réglementations contraignantes. En outre, il apparaît que les Français n'ont pas pris conscience des mesures de restriction de circulation en passe d'entrer en vigueur : 60% d'entre eux ignorent ce que représente une Zone à Faibles Émissions et ses impacts sur leur mobilité au quotidien.

Le CNPA alerte depuis plusieurs mois le Gouvernement sur la nécessité de poursuivre un accompagnement suffisant, en maintenant le bonus écologique dans sa version actuelle jusqu'en 2022 et en élargissant les ménages éligibles à la prime à la conversion, dispositif qui ne fonctionne plus depuis sa dernière refonte en août 2020. Alors que le Président de la République avait fixé un objectif de 1 Millions de primes à la conversion sur le quinquennat, nous savons aujourd'hui que cet engagement ne sera pas respecté, eu égard à la révision des modalités de la prime à compter de ce 1<sup>er</sup> juillet, qui exclura désormais les véhicules crit'Air 2, et rendra de facto le dispositif inefficace et l'éloignera de son objectif initial, une mesure sociale à l'attention des plus modestes.

Ces décisions apparaissent de plus prématurées alors que les infrastructures nécessaires au développement de l'électromobilité en France ne sont toujours pas au rendez-vous. Alors que les objectifs de déploiement de bornes de recharge étaient fixés à 100.000 bornes par le contrat stratégique de filière d'ici à fin 2021, seuls 40 000 points de recharge maillent aujourd'hui le territoire.

Sur ce sujet, le CNPA a présenté un plan ambitieux de déploiement des bornes de recharge en s'appuyant sur notre filière auprès de vos services, ainsi que du ministère de la Transition écologique et des Transports, et du coordinateur pour le déploiement des bornes de recharge, Monsieur Claude Renard. Ces entreprises, implantées sur l'ensemble du territoire et au contact quotidien des automobilistes, représentent un potentiel de déploiement de plus de 50.000 bornes dans des points d'accès stratégiques (stations-service, agences de location de voiture, parcs de stationnement, garages, concessions, écoles de conduite, ...). Nous sommes à l'entière disposition de vos services pour définir les modalités de soutien par votre ministère de ce Plan, que les professionnels de l'automobile appellent de leurs vœux.

Afin de renforcer l'attractivité de l'électromobilité auprès des Français, le CNPA a également proposé la mise en place d'un dispositif de soutien à la location de véhicules électriques, sous la forme d'un « chèque location électrique », destiné à encourager les consommateurs à louer des véhicules électriques et susciter des comportements d'achat.

Nous regrettons que cette proposition vertueuse n'ait à ce stade pas fait l'objet d'un arbitrage favorable, alors qu'elle permettrait de promouvoir massivement la mobilité électrique auprès du grand public via les grandes enseignes de location de voitures, à l'approche des départs en vacances d'été. Les loueurs de véhicules représentent en outre un levier très important de déploiement de l'électrique, en permettant d'alimenter le marché de véhicules électriques d'occasion.

Les attentes des Français et des entreprises en matière d'accompagnement de la mobilité iront croissantes, alors que les réglementations sont de plus en plus contraignantes. Il est impératif que les dispositifs mis en œuvre permettent de concilier contraintes économiques et impératifs environnementaux.

Dans ce contexte, il nous paraît primordial de prendre date à la rentrée, compte-tenu de la situation économique actuelle difficile pour la filière, ce qui permettrait d'échanger sur les modalités d'un dispositif exceptionnel de soutien au verdissement du parc et à l'électromobilité – à l'image de ce qui avait été mis en place à l'été 2020 avec les 200.000 PAC.

Je souhaiterais pouvoir vous présenter plus avant ces réflexions et propositions à l'occasion d'une audience. Je me tiens à la disposition de vos collaborateurs afin de fixer un créneau d'entretien selon les contraintes de votre agenda.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de ma très haute considération.



Francis BARTHOLOMÉ