

**Un impératif de transformation
de l'Aval de la filière automobile en France à horizon 2030 afin de
créer de la valeur et les emplois de demain**



30 Septembre 2021

I. La Mobilité : un impératif sociétal de garantir un accès à une mobilité polyvalente, propre et abordable face à des défis structurants

La mobilité joue un rôle fondamental dans la croissance de l'activité, par sa contribution directe à l'économie nationale d'une part, et surtout par son rôle de soutien à tous les secteurs de la vie économique : circulation des biens (matières premières, produits intermédiaires & finis...), création d'emplois, aménagement du territoire, accès à l'infrastructure, aux services de santé et sociaux. Les effets de la Covid-19 sur notre économie ont permis de remettre en lumière ce rôle essentiel.

En assurant près de 80% des voyageurs.km réalisés sur le territoire tous modes confondus, le véhicule particulier est aujourd'hui central dans la mobilité des personnes en France, et a contribué à faire émerger un écosystème composé d'une grande diversité d'acteurs, capables de concevoir, produire et distribuer des objets de mobilités ainsi que les services afférents, et de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises en France.

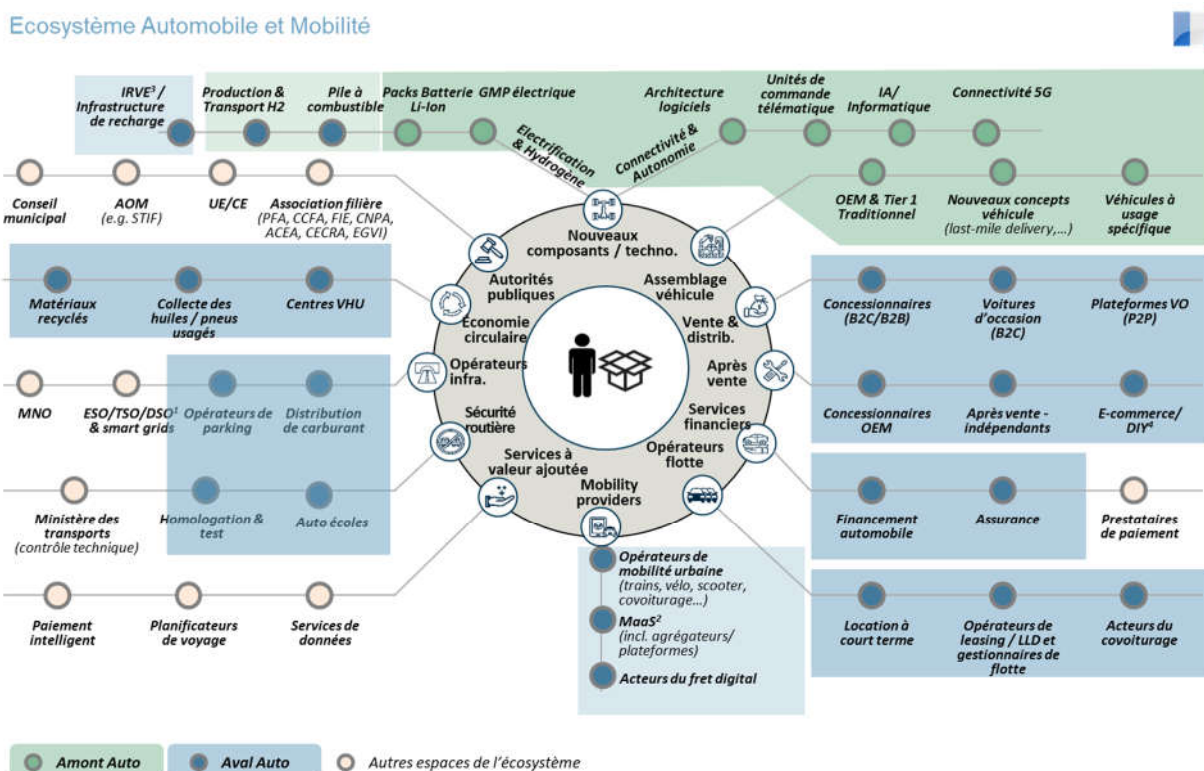


FIGURE 1 ECOSYSTEME AUTOMOBILE ET MOBILITE EN FRANCE

Une série de défis particulièrement impactants et structurants s'impose aujourd'hui à cet écosystème :

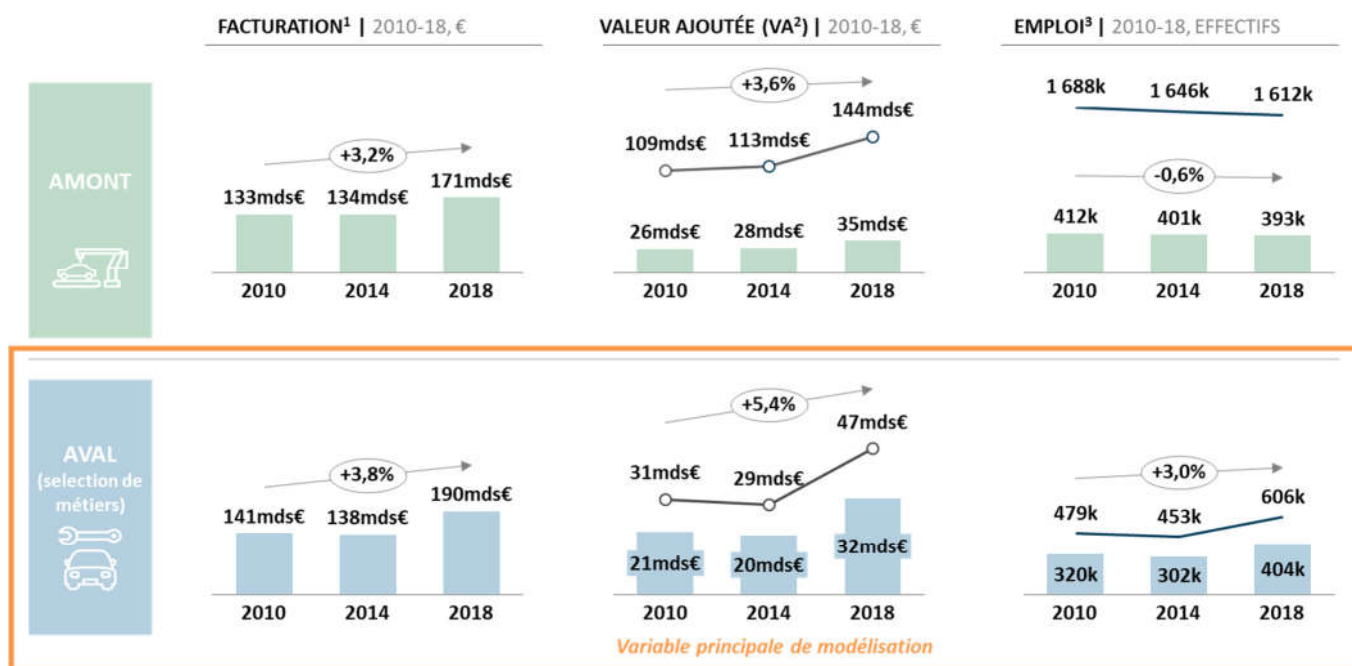
- **Impératif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)**, auquel le secteur des transports est aujourd'hui le principal contributeur avec 135 MTeqCO₂ (31% des émissions de GES).
- **Forte croissance de la congestion** : +6% par an en 10 ans des heures.km de bouchons, dont plus de 70% en Ile de France et de toutes les nuisances associées (pollution sonore et de l'air...).
- **Evolution des usages, notamment en zone urbaine** : apparition de mobilités alternatives dites douces ou partagées, évolution du rapport au télétravail, mise en place de ZFE...
- **Incertitudes technologiques** : multiplication de la diversité de Groupe Moto-Propulseurs (GMP) pour atteindre les cibles CAFE, dé-diésélisation accélérée, connectivité et services associés, émergence de nouvelles technologies numériques et énergétiques (électrique, hydrogène).

II. L'automobile : deux piliers (Amont – Aval) qui pèsent à part égale

La filière Automobile et de la Mobilité terrestre est **clé pour l'économie** Française : ~360Mds€ de CA, ~67Mds€ de Valeur Ajoutée (VA), plus de 800 000 emplois, et un poids dans l'économie française de **~190Mds€ de VA en incluant les effets multiplicateurs soit 8 points de PIB**. Au total, elle **représente 2,2 millions d'emplois directs et indirects** et contribue à 27% des recettes fiscales de l'Etat : ~80Mds€ par an en fiscalité directe sur l'automobile. La France est numéro 1 en Europe en contribution fiscale par véhicule : 2100€/véhicule/an (+17% vs. Allemagne).

Elle s'appuie sur deux volets d'importance égale :

- **L'Amont de la filière Automobile** regroupe l'ensemble des activités industrielles de production de composants et de véhicules en France. Il représente 18% de l'industrie, 171Mds€ de chiffre d'affaires, 35Mds€ de Valeur Ajoutée (140Mds€ en incluant la valeur ajoutée induite) ~50Mds€ exportés, 400 000 salariés et 500 000 actifs, et un effet multiplicateur de 4,1x dans le PIB ;
- **L'Aval de la filière** regroupe l'ensemble du commerce et des services aux véhicules roulant en France. Elle sert un parc de près de 39 millions de véhicules en 2018 de Véhicules Particuliers et Utilitaires Légers (VP & VUL) de moins de 3,5 tonnes. **Sur le volet services / aval : ~190Mds€ de CA, ~32Mds€ de VA, plus de 400 000 salariés et un effet multiplicateur de 1,5x dans le PIB. Il contribue donc à hauteur de près de 48 mds€ au PIB de la France soit 2 points.**



L'automobile est un poids lourd de l'économie avec deux pôles complémentaires

Notes : (1) Estimation Advancy; amont et aval non-additifs

(2) La valeur ajoutée correspond à la valeur de la production (~CA) diminuée des consommations intermédiaires (achats externes). Sources : Amont à partir de CCFA, Aval à partir d'une analyse de codes NAF complets ESANE

(3) Effectifs au 31 décembre

Sources : CCFA, ESANE, ANFA, Ministère des comptes publics, analyse Advancy

FIGURE 2 : SITUATION DE LA FILIERE AUTOMOBILE EN 2018

Forte de ces deux pôles complémentaires, la filière automobile représente un poids lourd de l'économie française, qui est très fortement impactée par la transition écologique et la nécessité de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et autres émissions, ainsi que par la transformation digitale :

- L'Amont souffre de la concurrence européenne depuis 2010, la part de la France dans la production automobile mondiale passant de 15% à 7% en volume due en partie au coût très élevé du travail.
- **L'Aval a, dans un premier temps, montré sa résilience et a continué à créer des emplois aux niveaux national et local jusqu'à récemment.** Il faut saluer le soutien des Pouvoirs Publics à la filière pendant cette période en particulier les prêts garantis par l'État et le fonds de solidarité. **La situation a cependant considérablement évolué ces deux dernières années, dans le double contexte de conditions économiques dégradées au sortir de la crise sanitaire, d'une pression excessive des principaux donneurs d'ordre, et de l'impact considérable des réglementations, qui remettent en cause cette résilience.**

En conséquence, l'Aval de la filière ne parviendra pas, sans le soutien de la puissance publique, à répondre aux défis de transition écologique, technologique et sociétale à horizon 2030, et tout particulièrement :

1. Atteindre les objectifs de décarbonation définis dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).
2. Accompagner la mutation des usages, notamment en matière de mobilité urbaine.
3. Devenir leader des technologies d'avenir – électrique, hydrogène, digitale -, sans délaissier celles en difficulté (hybride, diesel).
4. Maintenir le dynamisme de la filière et son effet d'entraînement sur le reste de l'économie.

III. L'Aval, un secteur résilient marqué par quelques grandes tendances de fond : Électrification, Connectivité, Conduite Autonome et mobilité partagée

Le CNPA a mené une étude prospective en 2018 afin d'évaluer de quelle façon les tendances réglementaires, technologiques, économiques et sociétales impacteraient l'Aval de la filière à horizon 2030. Trois scénarios d'évolution du parc automobile français, de la valeur ajoutée et de l'emploi ont été construits à l'occasion de cette étude. La filière Aval montrait sa résilience car l'évolution du mix motorisation au niveau des ventes de VN progressait lentement dans le parc et ne changeait pas les grands équilibres économiques.

Le CNPA avait proposé en 2018 une dizaine de recommandations qui concernaient l'ensemble de l'Aval, ainsi que des recommandations spécifiques par Métier. (Cf. scénarios décrits en annexe) :

La mobilité est un droit universel. Elle est essentielle et incontournable pour l'accès à l'emploi et le dynamisme économique. Sa diversité de formes, individuelle ou collective, permet de répondre à tous les besoins de déplacement de la population. Assurer la mobilité avec des réponses différentes selon la diversité des territoires (rural, urbain et péri-urbain) est un enjeu national fondamental.

1. Garantir un cadre équitable, durable et stable entre les parties prenantes pour assurer la liberté de choix des consommateurs, la visibilité des investissements et la liberté d'entreprendre.

La mobilité individuelle comporte deux enjeux à distinguer clairement : (i) le renouvellement du parc, qui va de pair avec les ventes de véhicules neufs et (ii) la gestion du parc qui exige une vraie politique de parc pour faire face aux mutations qui l'impactent et qui exigent son adaptation :

2. Poursuivre, en les focalisant encore davantage, les mesures visant au renouvellement du parc automobile
3. Actionner les leviers qu'offre la filière des services de l'automobile et des mobilités terrestres pour se donner les moyens d'atteindre les objectifs des pouvoirs publics tout en respectant le cycle de vie du véhicule afin de lui garantir une courbe de valeur stable en évitant les changements de politique brutale.
4. Consolider un dispositif de formation évolutif pour accompagner ces mutations tout en maintenant les savoir-faire traditionnels avec 3 enjeux principaux.
5. Soutenir le dynamisme de l'innovation de la filière aval en facilitant le financement de la « R&D » dans les services.
6. Soutenir le développement des nouveaux usages dans un cadre équitable pour tous les acteurs.
7. Gagner en cohérence sur le cadre fiscal : en alignant le seuil de prime à la conversion avec celui du déclenchement du malus, en alignant le traitement entre essence et Diesel pour les flottes d'entreprise, en refondant les taxes et procédures pour les asseoir sur 2-3 paramètres majeurs des VN et du parc.
8. Clarifier la communication sur le diesel.

Une seule recommandation a été mise en œuvre (2) d'autres l'ont été partiellement (4, 6), et d'autres n'ont pas été appliquées (1, 3, 5, 7, 8) témoignant du chemin restant à parcourir, tout en soulignant l'impérieuse nécessité d'aller plus loin compte tenu de la brutalité des changements en train de s'opérer.

IV. La résilience de l'Aval profondément remise en cause par l'accélération brutale des transformations et pressions sur la filière

Depuis mi-2020, les principales transformations se sont accélérées et impactent très fortement l'Aval de la filière. Elles sont de plusieurs natures et présentent un effet d'entraînement global de la chaîne de valeur.

- **Digital** : La pandémie de COVID-19 a provoqué un double choc sur l'offre et la demande entraînant la fermeture des concessions ; les constructeurs ont réagi d'une part en mettant en place un système de « click and collect » pour assurer la livraison sans contact des voitures qui avaient été commandées, **d'autre part en développant le canal des ventes directes par internet en impliquant ou non leurs réseaux de distribution** ; même si la vente digitale s'est beaucoup accélérée depuis quelques années, les canaux physiques vont conserver une part de marché très importante car la fermeture des concessions pendant la pandémie a entraîné une chute des ventes qui n'a pas été entièrement compensée par la croissance du digital.
- **Distribution** : la perspective d'une remise à plat de la réglementation européenne dite « Block Exemption » a déjà entraîné **certains constructeurs comme Stellantis à dénoncer les contrats avec leurs distributeurs en Europe afin d'en renégocier totalement les termes** ; d'autres constructeurs leur ont emboité le pas en annonçant **qu'ils souhaitent faire évoluer leur distribution vers un modèle d'agents ; si cette tendance se confirme, les concessionnaires devront adapter leur activité, avec un risque de pertes d'emplois importantes dans le métier de la vente.**
- **Normes d'émissions** : la Commission Européenne a annoncé le 14 juillet 2021 **un Paquet Climat « FIT For 55 »**, prévoyant un durcissement drastique des seuils d'émissions de CO2 ; **la cible 2030 est passée de -37,5% à -55% en 2030, un quasi doublement qui entrainera l'accélération de la vente de Véhicule Electriques pour respecter la cible 2030 et la trajectoire associée** ; les VE progresseront donc bien plus **fortement et rapidement dans le parc, entraînant une baisse des entrées dans les ateliers et du chiffres d'affaires de l'après-vente.**
- **Bannissement des moteurs à combustion** : la Commission Européenne a également annoncé l'accélération de l'interdiction de ventes de véhicules à moteur à combustion qui est maintenant prévue en 2035 soit 5 ans plus tôt ; les véhicules hybrides seront a priori interdits à la vente aussi à cette date. Cette annonce, si elle est couplée à un **durcissement anticipé des normes Euro7, entrainera les constructeurs à ne pas développer de nouvelles générations de moteurs à combustion et pousser l'actuelle Euro 6d jusqu'au bout, puis basculer totalement sur des motorisations zéro émissions entraînant un choc majeur sur l'emploi en Amont.**
- **Risque sur les volumes pour la distribution** : une des évolutions importantes associée au véhicule électrique est la disparition des barrières à l'entrée associées au moteur à combustion pour les constructeurs historiques ; nous assistons à une prolifération de nouveaux constructeurs focalisés sur le VE uniquement américains, européens mais surtout chinois qui ont commencé à vendre des véhicules en France, avec un modèle de vente directe et digitale ;

le meilleur exemple de contournement des réseaux de distribution est bien évidemment Tesla, même si la marque a conservé quelques concessionnaires physiques ; le risque est **un basculement massif vers des ventes de VN purement électriques et une baisse massive des volumes pour les raisons suivantes : le VE n'est pas un véhicule polyvalent avec la technologie de batteries actuelle, le déploiement du réseau de recharge est très en retard par rapport au développement des ventes, et l'écart de prix avec des motorisations traditionnelles ne sera pas comblé avant au mieux 2026** ; l'Etat ne pourra plus continuer à subventionner l'achat de VE comme il le fait aujourd'hui, alors qu'il n'est encore qu'un marché de niche : un mix de vente en France à hauteur de 50% sera rapidement nécessaire pour respecter les normes CAFE, ce qui représente 1 million de véhicules par an. Sur la base d'un bonus de 6000 euros par véhicule, cela représente un coût annuel de 6 milliards d'euros.

Pour l'ensemble de ces raisons, les consommateurs risquent de ne pas suivre le rythme et de ne pas acheter autant que prévu des VE, que ce soit pour des raisons d'usage ou de prix, avec un important risque de baisse des ventes annuelles des véhicules concernés.

- **Zones à Faibles Émissions (ZFE) :** le Gouvernement français a adopté dans le cadre de la Loi Climat et Résilience l'accélération du déploiement des ZFE en France, dans les villes de plus de 150 000 habitants ; quand elles seront mises définitivement en place en 2024, **cette mesure touchera 43% du parc roulant actuel français (soit environ 17 millions de VP et VU) qui se verra interdire l'accès aux villes de plus de 150 000 habitants pendant la semaine ; avec un prix moyen des VO de plus de 10 ans entre 3 000 et 4 000 en moyenne, la perte de valeur se chiffre à 50 voire 70 milliards d'euros, avec un coût financier considérable pour la collectivité : si cette perte devait être compensée par les primes à la conversion, cela représenterait un coût estimé à 100 milliards d'euros par an.**

Les ZFE auront un double impact : d'une part leur mise en place influencera fortement les ventes de VN et VO au niveau du mix énergétique et des âges de véhicule, sans parler de **l'impact social très important causé par l'effondrement des valeurs résiduelles. En effet, la baisse drastique de la valeur des véhicules ne permettra pas aux ménages de changer de véhicule sans aide financière, leur ancien véhicule n'ayant plus aucune valeur**; d'autre part, les véhicules frappés d'interdiction rouleront moins et **l'impact pour l'entretien-réparation se fera sentir ce qui aura des conséquences considérables sur l'après-vente automobile** ; ce phénomène pourrait être encore accéléré si la Commission Européenne met en place des interdictions de circulation de véhicules anciens comme régulièrement évoqué; à court-terme, la crise de la COVID-19 a fait exploser le volume de vente de VO âgés en réaction à des baisses de revenus et hausse d'épargne, ce phénomène étant temporaire car ils sont dans la tranche de véhicules interdits dans les ZFE.

- **Le métier du contrôle technique est tout particulièrement exposé et sera profondément impacté par ces transformations :** les essais seront moins compliqués avec la disparition des moteurs thermiques **donc perte de valeur unitaire, et la mise en place des ZFE fera chuter les volumes.**
- **Pour ces mêmes raisons, une baisse de revenus est à anticiper pour les assurances.**

- **Les constructeurs repartent à la conquête du marché du véhicule d'occasion** : les initiatives se sont multipliées depuis que les constructeurs ont réalisé que les ventes de VO représentaient une source de profit très importante qui permet de compenser la chute des marges sur le VN. Ils ont pris des initiatives pour acheter des VO sur le marché et le vendre sur internet, Aramis (Stellantis) en est ainsi une bonne illustration : **cela entrainera une baisse des volumes de VO vendus par les concessionnaires et agents de marque...**; mais aussi, ils sont en train d'industrialiser la remise en état des VO après rachat (remarketing) afin de réduire les coûts : **ce qui se traduira par une baisse d'activité importante du métier carrosserie même si certains distributeurs importants ont lancé des initiatives similaires ; à plus long-terme, ces plateformes de vente de VO digitales permettront de vendre en direct des VN, créant une pression supplémentaire sur les métiers de la vente en Aval.**
- **Sur l'après-vente, les constructeurs captent de moins en moins de valeur** et cherchent à étendre les durées de garantie pour fidéliser, dans un contexte de nette baisse du contenu de maintenance par véhicule dans le parc. Cette baisse de part de marché est très importante pour les véhicules de plus de 4 ans. **Les constructeurs nationaux ont tous engagé des programmes très ambitieux de reconquête du marché de l'après-vente au-delà des 4 ans d'âge à travers leur marque d'après-vente indépendante** : le Groupe Renault avec Motrio et Stellantis avec Eurorepar.
- **Les stations-services** : depuis des années nous assistons à une désertification de ce réseau par définition très capillaire, leur nombre ayant été divisé par trois pour tomber à 12 000 ; ils doivent investir dans des bornes de recharge rapide dès maintenant, qui représentent un coût considérable ; à plus long-terme, les stations devront se pencher sur la question des stations de recharge hydrogène. Cette problématique est directement connectée aux enjeux de l'aménagement du territoire.

Ce changement de rythme brutal depuis 18 mois, et en particulier depuis l'été 2021, a rendu l'étude Prospective du CNPA de 2018 et ses scénarios obsolètes.

Certains des métiers des services de l'automobile seront particulièrement impactés : la vente de VN, la vente de VO, l'entretien & la réparation, les stations-services, les parcs de stationnement, les loueurs courte durée...**Ces métiers vont devoir s'adapter bien plus rapidement que prévu aux mutations qui sont en cours avec des pertes potentielles d'emplois très importante.**

Ces mutations créeront aussi des opportunités pour l'Aval en particulier dans les métiers du recyclage :

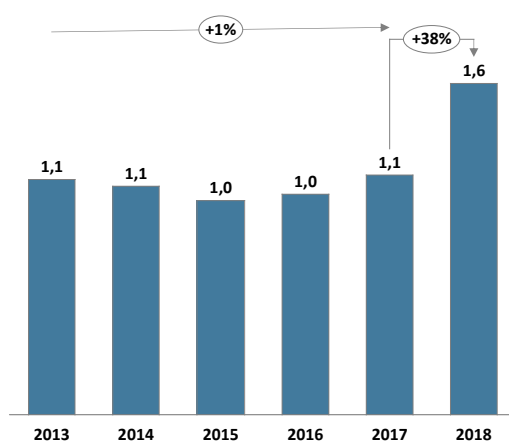
- L'accélération très forte du renouvellement du parc **avec la mise en place des Primes à la Conversion a entraîné une explosion des volumes de VHU à traiter par les centres français qui sont désormais en sous-capacité et cette tendance ne devrait pas faiblir dans les années qui viennent ;**
- l'électrification des ventes a entraîné le régulateur à imposer des conditions sur le recyclage des batteries en raison de leur fort impact environnemental et des matériaux chers qu'elles incorporent dont certains comme le cobalt, le nickel sont en ressources limitées ;

l'augmentation prévisible des volumes de vente de VE va entrainer un afflux de batteries usagées (inutilisables pour des applications automobiles) qui seront utilisées dans d'autres secteurs ou qui devront être recyclées ; **cela créera des nouvelles activités et les business modèles associés ; une nouvelle filière est en train de se créer avec des emplois et des nouvelles compétences à la clé.**

Il sera aussi important de trouver des solutions intelligentes de partage des activités et de la valeur car certains constructeurs ont décidé aussi de se développer dans le recyclage en particulier dans les batteries.

Par ailleurs, la fin de vie du véhicule représente un fort potentiel qui ne fera que s'accroître avec les politiques actives de renouvellement du parc automobile telles que la prime à la conversion, comme le montre l'exemple de l'année 2018.

EVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES PRIS EN CHARGE | MILLIONS DE VÉHICULES, REPORTING DES CENTRES



Sources : Rapport annuel de l'Observatoire des véhicules hors d'usage 2018 ADEME

FIGURE 3 - EVOLUTION DU NOMBRE DE VEHICULES TRAITES PAR LES CENTRES VHU (VEHICULES HORS D'USAGE)

Enfin, la mise en place de la réglementation REP entrainera la consolidation des acteurs et un positionnement des constructeurs sur cette étape de fin de vie de la chaîne, mais la majeure partie des volumes restera cependant traitée par des entreprises agréées nécessitant un accompagnement ciblé pour encourager là encore leur dynamique d'industrialisation.

V. Le Plan d'Investissement doit financer la transformation de l'Aval

La nécessité d'une pleine prise en compte de l'Aval s'est affirmée à mesure des versions successives du Contrat Stratégique de Filière, dans lequel des engagements sont aujourd'hui mentionnés. Pour autant, aucune action significative n'a été mise en œuvre pour financer la transformation des entreprises de l'Aval de la filière. Il existe pourtant un enjeu majeur de transformation d'un tissu de TPE et PME maillant l'ensemble du territoire.

Pour rappel, la filière automobile et de la mobilité terrestre est clé pour l'économie Française : ~360Mds€ de CA, ~67Mds€ de valeur ajoutée (VA), plus de 800 000 emplois directs, et un poids dans l'économie française de ~190Mds€ de VA en incluant les effets multiplicateurs ; contribuant à 27% des recettes fiscales de l'Etat : ~80Mds€ par an en fiscalité directe. La France est #1 en Europe en contribution fiscale par véhicule : 2100€/véhicule/an (+17% vs. Allemagne).

Le scénario prolongeant les tendances actuelles n'atteint pas les objectifs de décarbonation ni de pérennisation de l'emploi en France, malgré un engagement actuel fort de l'Etat (~0,5Mds€ par an). Il faut donc agir. En particulier, il faut désormais soutenir l'Aval qui est maintenant très impacté afin d'aider le tissu de PME de services pourvoyeur d'emplois sur tout notre territoire et dont la disparition est bien moins visible pour les pouvoirs publics que la fermeture d'une usine en Amont.

Le soutien des pouvoirs publics a été significatif, et nous en sommes très reconnaissants : Contrat Stratégique de Filière (100M€ pour l'infrastructure de recharge), soutien à l'European Battery Alliance (960 M€) ; plan de soutien à la filière automobile (~8Mds€) ; Plan « France Relance » (2Mds€ pour le véhicule H2 et 2,6Mds€ de soutien Auto / Aero restant à détailler). **Cet effort est désormais à poursuivre, avec une optimisation de l'orientation de l'appui des pouvoirs publics sur l'Aval.**

L'Aval de la filière n'est plus immunisé contre les transitions majeures que connaît le marché automobile, l'effet amortisseur du parc roulant ayant disparu. En particulier l'électrification pèsera lourdement sur les métiers de l'Aval, à commencer par l'après-vente qui verra son chiffre d'affaires chuter avec la chute du diesel et la pénétration accélérée de l'électrique. En effet un véhicule électrique demande 45% moins de maintenance (en valeur) qu'un diesel. En outre, et malgré la tendance récente d'augmentation du prix des véhicules neufs, le coût élevé des véhicules électriques, lié à la batterie, met hors de portée des consommateurs l'acquisition d'un véhicule « zéro émissions » sans subvention avant l'atteinte de la parité prix par rapport au véhicule thermique (attendue entre 2025 et 2030). Ce phénomène entrainera une baisse du volume des ventes de VN couplée aux ventes directes par internet mettra une tension très forte sur le métier de la vente en Aval. **Ces tendances seront évidemment amplifiées avec Fit for 55.**

Les métiers de l'aval sont déjà très impactés par les changements de mobilités et d'usages, du digital. A horizon 2030, ceux bénéficiant du verdissement du parc seront principalement la vente de véhicules et les services financiers associés et en fin de cycle les métiers du recyclage dont l'activité a récemment doublé depuis la PAC. **Les réseaux de concessions évoluent sous une double tendance de baisse des points de vente et de réparation, d'évolution des contrats de distribution et de consolidation des acteurs, de baisse des ventes de VN et de VO et enfin de chute anticipée de l'activité après-vente.**

En conclusion, l'appui des pouvoirs publics est nécessaire, et ne sera efficace que si elle restaure la compétitivité de la filière amont pour augmenter les volumes de production en France dans le même temps qu'elle accompagne la transition écologique en stimulant la demande de véhicules propres et le déploiement de l'infrastructure afférente tout en accompagnant l'aval dans sa nécessaire adaptation et transformation.

Pour l'Aval, l'aide publique doit se décliner sur deux dimensions.

1. Fournir des moyens et des outils pour accompagner cette transformation

Le CNPA doit donc disposer des moyens nécessaires pour mener des études stratégiques de manière autonome étant donné le poids économique considérable dans la filière à la manière de ce que la PFA a réussi à faire avec le soutien de la DGE. La diversité des métiers de l'aval exige des analyses et approches spécifiques à chacun des métiers. Ces analyses permettent non seulement d'évaluer les risques mais aussi d'identifier les nouvelles opportunités à capter. Le CNPA propose de signer une convention de trois ans avec un **budget annuel de 2 millions d'euros. Ce budget permettrait de financer des actions de prospective, financement et compétitivité pilotée par le CNPA et expliquée ci-dessous.**

L'Etat doit aussi créer un poste au sein de la DGE voire à la DGEC pour être l'interlocuteur des métiers de l'Aval et suivre l'avancement des différents plans qui leur seront consacrés.

De manière symétrique, le CNPA souhaite créer au sein de son organisation différents postes avec des rôles bien clairs et qui seront en étroite relation avec leurs correspondants dans les différents cabinets ministériels :

- Direction de la Prospective pour anticiper toutes les évolutions et aider les métiers dans leur nécessaire adaptation ;
- Direction des Financements pour aider les entreprises à trouver les bons financements pour engager tous les investissements et formation qui doivent être lancés ;
- Direction de la compétitivité pour guider les entreprises dans les actions et investissements nécessaires pour rester le plus compétitif possible dans leur métier ;
- Le CNPA pourrait aussi monter une équipe de consultants expérimentés avec une forte connaissance de l'aval pour aider les entreprises du secteur à déployer les actions d'adaptation du modèle économique et de productivité.

En particulier, étant donné les évolutions récentes, le CNPA doit dans son rôle d'organisation professionnelle accompagner les différents métiers. **Il est devenu indispensable de mettre à jour l'étude prospective qui avait été menée en 2018 (devenue obsolète) afin de quantifier l'impact économique et social de ces tendances et de développer des recommandations concrètes pour les métiers les plus impactés et bien allouer les investissements et financements nécessaires.**

Une fois cette mise à jour effectué il faudra concevoir et lancer un grand plan de formation aux métiers de demain avec les OPCO concernés. Si ces mutations ne sont pas bien accompagnées, le

risque est de voir la filière aval perdre à la fois sa résilience et sa capacité à créer des emplois dans la décennie. Ces formations permettront aussi à certains métiers de devenir prescripteurs de véhicules électriques comme les loueurs et les auto-écoles et faciliter ainsi la transition écologique.

Le CNPA doit aussi poursuivre ces efforts de coordination avec la PFA autour du Contrat de Stratégique de Filière. Les destins de l'Amont et de l'Aval sont de plus en plus étroitement liés. L'Aval a besoin de pourvoir certains métiers dans la carrosserie et la mécanique structurellement déficitaire depuis des années (de l'ordre de 15 000 emplois à pourvoir) alors que l'Amont devient excédentaire dans ces métiers en raison de la transition énergétique. Un pontage entre les OPCO Amont-Aval nous paraît essentiel.

2. Prolonger les mesures existantes et en créer de nouvelles

2.1 La création d'un Fonds de Modernisation pour l'Aval de la filière

Il est indispensable de créer un Fonds de Modernisation pour les entreprises de l'Aval. Les milliers de PME vont devoir investir massivement pour accompagner les tendances qui les impactent et préserver leur activité voire la faire croître. **Les critères de sélection des projets seront déclinés sur trois dimensions : compétitivité, environnement et digital.** Les principaux thèmes sont les suivants :

- Le développement du digital dans tous les métiers demande d'investir dans des nouveaux outils et de former ses employés.
- La vente et l'entretien de véhicules électriques supposent une formation spécifique pour les professionnels amenés à travailler dessus et un investissement conséquent des équipements de garage à fort voltage.
- L'explosion des volumes de VHU exige d'installer des capacités de recyclage supplémentaire mais aussi d'investir dans des technologies industrielles dites 4.0 pour augmenter la productivité de ses processus industriels.
- Financer le renouvellement des cabines de peinture des acteurs de la réparation-carrosserie dont la nouvelle génération a un impact environnemental bien plus faible et est moins nocive pour les employés.
- Aider les entreprises qui ont une forte empreinte immobilière à atteindre la neutralité carbone grâce à des travaux de rénovation énergétique et d'isolation ; couplée avec le déploiement de bornes, la consommation d'énergie pourrait être réduite avec le Véhicule to Grid (V2G).

Une dotation annuelle de 200 millions - comme cela avait été fait dans le Plan Auto de 2020 – apparaît cohérente au regard des besoins identifiés.

2.2 Un fonds pour développer l'innovation au sein de l'Aval

Un fonds pour développer l'innovation dans l'Aval nous paraît également essentiel avec une gouvernance associée à la manière du CORAM pour l'amont. Ces révolutions technologiques permettent de créer des nouvelles fonctionnalités et les services associés sont encore à imaginer. Cela permettrait en particulier à nos entreprises en grande majorité des PME qui ont peu de moyens

financiers pour investir en R&D mais aussi de pérenniser et d'accélérer les actions du CNPA au sein de Station F. Ce fonds nous aiderait aussi à développer l'écosystème des start-ups innovantes de l'Aval que demandent depuis des années nos grands entreprises et que certaines ont commencé à développer en propre comme Mobivia avec Via ID. Nos plus grandes entreprises commencent aussi à avoir des budgets R&D dédiés (Mobivia, Feu Vert, Europcar...).

Dans une première phase, un budget de 100 millions d'euros permettrait de lancer une vague de projets innovants.

2.3 Un accompagnement pour accélérer le verdissement du parc et le déploiement des bornes de recharge dans les entreprises de services

Le « verdissement » du parc va devoir être accompagné : les consommateurs ne seront pas proactifs compte tenu du delta prix entre un groupe motopropulseur thermique et son équivalent électrique (~+6 000 à 8 000€/véhicule en 2020) pour un budget transport des ménages qui va rester stable sans inflation salariale et avec la volonté des ménages de contenir leur budget mobilité. Cela fait peser un risque d'effondrement des volumes de ventes de VN car Fit for 55 va exiger une part de VE très importante dans le mix des ventes... Aussi, il apparaît nécessaire que **les aides à l'achat qui sont prévues de baisser fortement en 2022 soient prolongées au moins jusqu'en 2025 et que la puissance publique intègre les motorisations hybrides rechargeables dans l'éventail des solutions technologiques permettant cette bascule vers un parc roulant effectivement bas carbone – ce qui impliquerait de repousser l'interdiction de la vente de véhicules neufs hybrides rechargeables de 2035 à 2040.**

En cohérence, **la prime à la conversion (PAC) doit être maintenue, si ce n'est amplifiée, afin d'accompagner le choc lié au déploiement des ZFE.** Aujourd'hui 80% des émissions de CO₂ et de polluants (NOx, particules) issues du parc roulant sont produites par les 20% les plus anciens de ce dernier. Il convient donc de polariser l'action publique sur ceux-ci, afin de maximiser les effets bénéfiques des dispositifs de renouvellement. **La PAC est en cela le levier court-terme le plus efficace et un impact significatif peut déjà être généré avec les solutions technologiques à faible surcoût pour les particuliers (motorisations hybrides rechargeables).** Au regard du parc roulant actuel - 39 millions de véhicules – et du rythme actuel de renouvellement de celui-ci - environ 2 millions de véhicules recyclés par an -, 20 années seraient nécessaires pour renouveler l'intégralité du parc roulant et ce pour un coût induit estimé entre 4 à 6 milliards d'euros par an. Le seuil du million de PAC atteint au cours de ce quinquennat n'ayant pu être atteint, **il apparaît nécessaire d'arriver à une convergence pérenne des efforts publics à toutes les strates – État, régions, les départements, agglomérations – et à une réévaluation de la pertinence de la récente baisse drastique des seuils d'éligibilité à la PAC en termes de revenus** – conduisant à ce que seuls les ménages les plus modestes peuvent en bénéficier -, celle-ci se révélant totalement incompatible avec les exigences de Fit for 55 et des ZFE qui auront détruit plus de 50 milliards d'euros de valeur résiduelle en 2 ans.

Une nécessaire refonte en profondeur des différentes politiques fiscales doit permettre d'arriver à une harmonisation et stabilisation de celles-ci dans un but de lisibilité par les consommateurs et, in fine, de remplir effectivement le rôle prescriptif poursuivi par une part significative de ce corpus de taxes.

Sur ces aspects, un plan de communication doit être lancé et financé pour faire de la pédagogie sur les VE, les ZFE, les systèmes fiscaux et aider les consommateurs à faire les meilleurs choix en fonction de leurs besoins et moyens financiers. Un relai territorial doit aussi être pensé.

Par ailleurs, le déploiement des bornes de recharge doit être fortement accéléré. Un volant important de ce plan d'investissement de la filière doit être consacré aux entreprises de la filière en particulier les concessionnaires, les agents, les centres de réparation, les parcs de stationnement et bien évidemment les stations-services car ces bornes seront pour la plupart accessibles au public. **Les pouvoirs publics pourraient viser 50 000 bornes à 2030 au sein de nos PME pour un coût total entre 100 et 600 millions suivant la nature des bornes** (charge lente VS rapide).

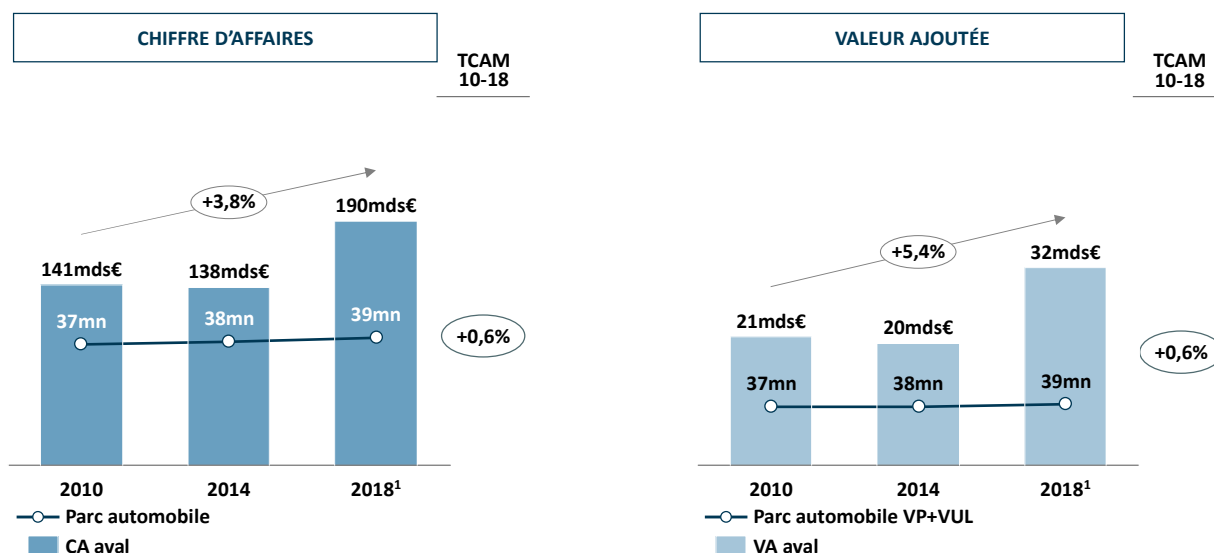
Le CNPA, en tant qu'organisation professionnelle de référence du secteur de la mobilité, a présenté au Gouvernement un projet ambitieux permettant d'accompagner les pouvoirs publics à l'atteinte des objectifs gouvernementaux, en organisant le déploiement de bornes de recharge au sein des entreprises de l'aval de la filière de manière massive, simplifiée, et permettant la relation entre les différentes parties prenantes : les prestataires (énergéticiens, fabricants de bornes, investisseurs, installateurs) et les entreprises des services de l'automobile.

Si ces mesures apparaissent comme légitimes afin de rééquilibrer un soutien public qui s'est essentiellement concentré sur la composante industrielle du secteur – jusqu'à présent -, elles sont aussi et surtout nécessaires au maintien de l'emploi dans les services – et à sa capacité à former par l'apprentissage près de 65 000 jeunes Français chaque année - et à l'amorçage d'une phase de rebond sans laquelle l'évolution substantielle des mobilités souhaitée par les pouvoirs publics demeurera un vœu pieux.

VI. Annexe 1 - Etat des lieux de l'aval de la filière en 2021

Les métiers de l'Aval accompagnent le véhicule tout au long de son cycle de vie, et jouent également un rôle clé pour la France. L'Aval est aussi contributeur que l'amont en termes de valeur ajoutée et d'avantage en termes d'emplois. Il bénéficie d'une forte résilience car axé autour d'activités récurrentes et de services de proximité, avec une possibilité évidemment très restreinte de délocalisation.

CA ET VA AVAL | 2010-2018, MILLION DE VÉHICULES, MDS€, MN VÉH.



Notes : (1) Estimations Advancy; amont et aval non-additifs
Sources : CCFA, ESANE, OICA, analyse Advancy

FIGURE 4 : SITUATION 2018 DE L'AVAL DE LA FILIERE

L'Aval est tiré avant tout par la croissance et par les caractéristiques (âge, mix motorisation) du parc de véhicules. Etant donné la maturité de l'économie Française et du faible taux de renouvellement du parc, elle paraît soumise en première analyse à une transition plus progressive que l'Amont. Sa croissance (+1% par an sur la période 2010 – 2018) est soutenue par celle du nombre de la mobilité des personnes et des biens. L'âge moyen du parc est élevé (9,1 ans) et vieillissant (+2,0% par an depuis 2010). Le diesel reste majoritaire (env. 60% en 2018) malgré les évolutions des motorisations (« dé-diésélisation », électrification) qui diffusent lentement dans le parc (effet amortisseur).

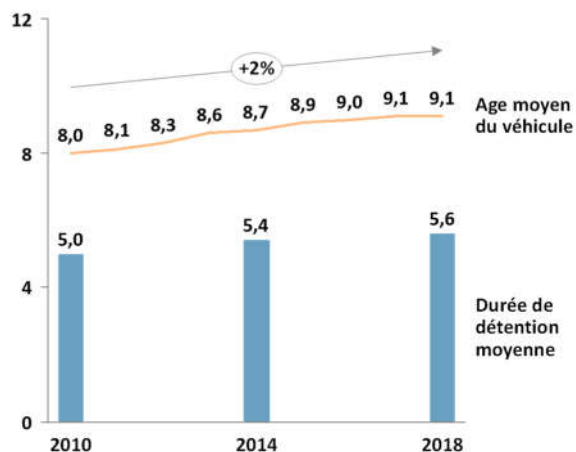
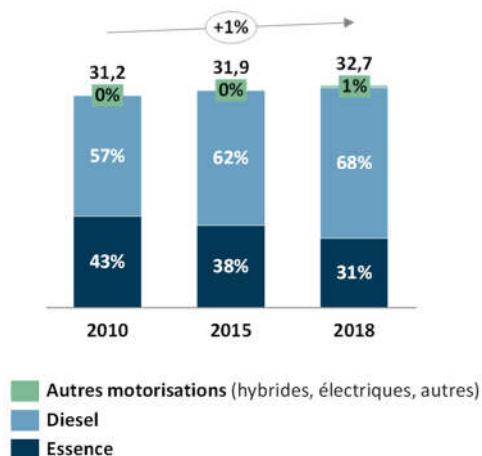
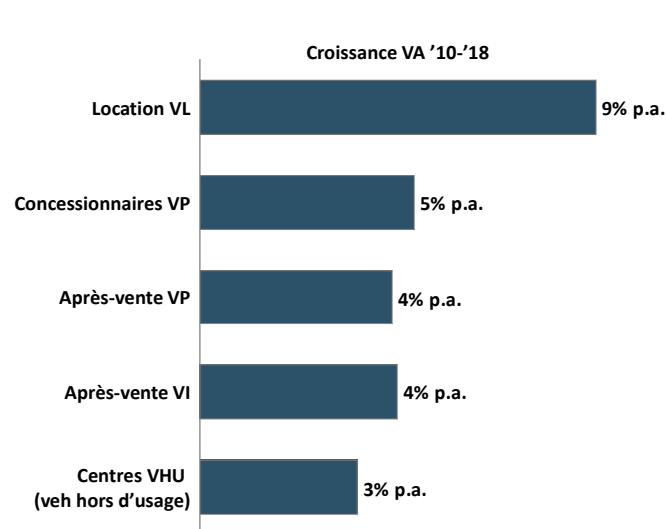
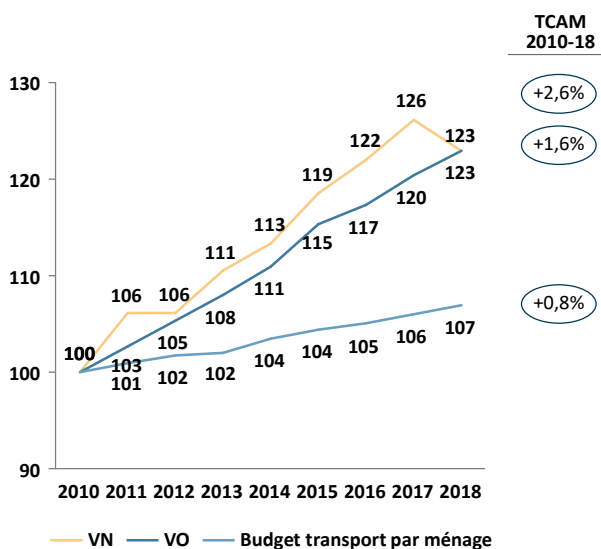


FIGURE 5 : ÉVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS ENTRE 2010 ET 2018

La croissance forte du prix du Véhicule Neuf (VN) a fortement tiré la croissance du CA des distributeurs et a été plus élevée que la croissance du budget transport des ménages, posant une question sur sa pérennité. Le vieillissement du parc et la pénétration du Diesel ont permis à l'après-vente de croître.

ÉVOLUTION DES PRIX DES VÉHICULES NEUFS ET OCCASION, BUDGET DES MÉNAGES EN TRANSPORT | 2010-18, € EN BASE 100

ÉVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE DE LA FILIÈRE AVAL ÉLARGIE | TCAM '10-'18



Sources : ESANE, CCFA, analyse Advancy

Sources : INSEE, analyse Advancy

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DU PRIX DU VN, DU BUDGET DES MÉNAGES ET DE LA VALEUR AJOUTÉE DE L'AVAL

VII. Annexe 2 - Vision 2030 : Une évolution tendancielle non satisfaisante, plaidant pour une intervention des pouvoirs publics en particulier sur l'aval

Les tendances structurantes de la mobilité s'articulent autour de 4 axes : réglementaire pour faire baisser les émissions, évolution des usages, réduction des externalités et diminution de la production. Le durcissement brutal de la législation environnementale est celle qui aura le plus d'impact.

1. Une évolution des politiques publiques orientées vers la baisse des émissions

Les pouvoirs publics ont pour objectif de réduire significativement les externalités liées aux transports, et au premier chef les émissions de gaz à effet de serre liées à l'automobile, avec 3 objectifs pris en parallèle, respectivement au niveau européen et au niveau national :

- Au niveau européen** : normes CAFE (Clean Air For Europe), visant à contrôler et réduire les émissions de CO₂ des ventes véhicules neufs mis en circulation. L'objectif ambitieux vise une réduction de 15% des émissions en 2025 par rapport à 2020, et une réduction de -37,5% à horizon 2030. En 2021. La Commission Européenne vient d'annoncer un durcissement de cette cible à -55%. La cible précédente imposerait déjà une évolution drastique du mix de véhicules pour atteindre ces objectifs, avec une pénétration du Véhicule Electrique à hauteur de 27% environ dans les ventes européennes pour respecter la norme CAFE. Cependant, le domaine d'application de cette norme reste l'Europe, et la France et les pays du Nord devront aller au-delà pour atteindre l'objectif fixé sur toute l'Europe.

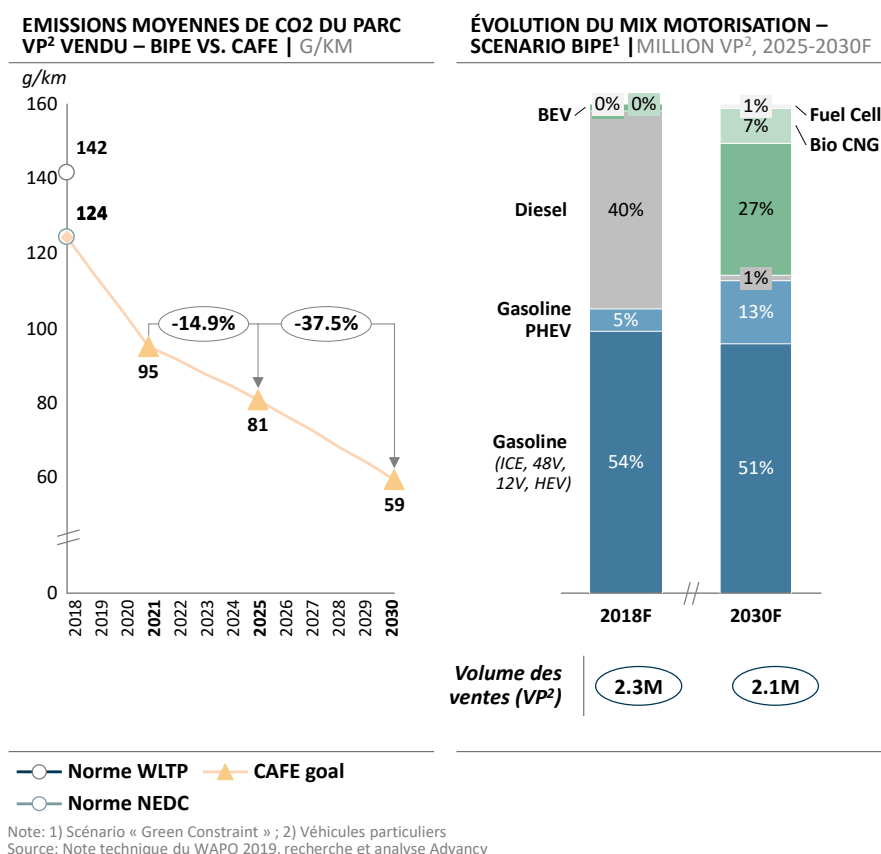
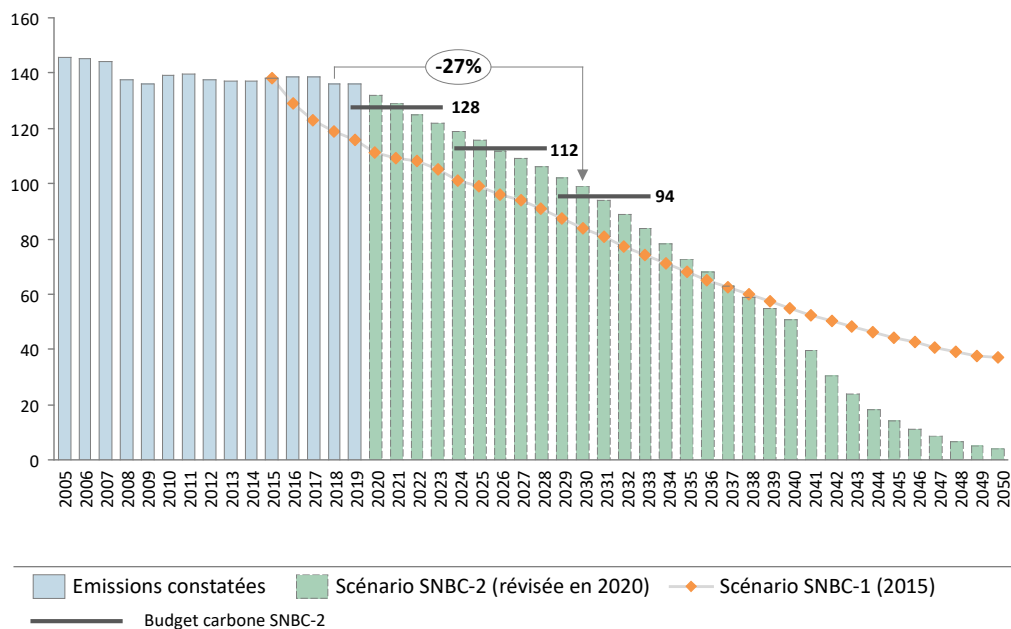


FIGURE 7 : EVOLUTION DES OBJECTIFS D'EMISSIONS DES VN A 2030 ET IMPACT SUR LE MIX

- Au niveau national : la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) a défini des objectifs pour la décarbonation du secteur du transport à horizon 2030, en cohérence avec la COP21 et les engagements pris par la France sur la réduction de ses émissions globales. Ils ont été émis pour la première fois en 2015, puis réévalués en 2020 avec une pente moins rapide de baisse à 2030 mais un objectif 2050 plus ambitieux de neutralité carbone. Ces objectifs tablent sur une réduction de -27% des émissions liées au transport à horizon 2030. En France, si cette mesure est maintenue et déployer progressivement d'ici 2024, 43% du parc roulant en France soit environ 17 millions de VP et VU ne pourraient plus accéder aux centres villes des agglomérations de plus de 150 000 habitants.**

EVOLUTION DES EMISSIONS DE GES DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET PRÉVISIONS SNBC | FRANCE, MTCO2-EQ, 2005-2050F



Notes: (1) Gaz à effet de serre, excl. UTCAF (Utilisation des Terres, Changements d'Affectation des Terres et Forêt)
Source: CITEPA, recherche et analyse Advancy

FIGURE 8 : OBJECTIFS DE LA STRATEGIE NATIONALE BAS CARBONE A 2030 ET 2050

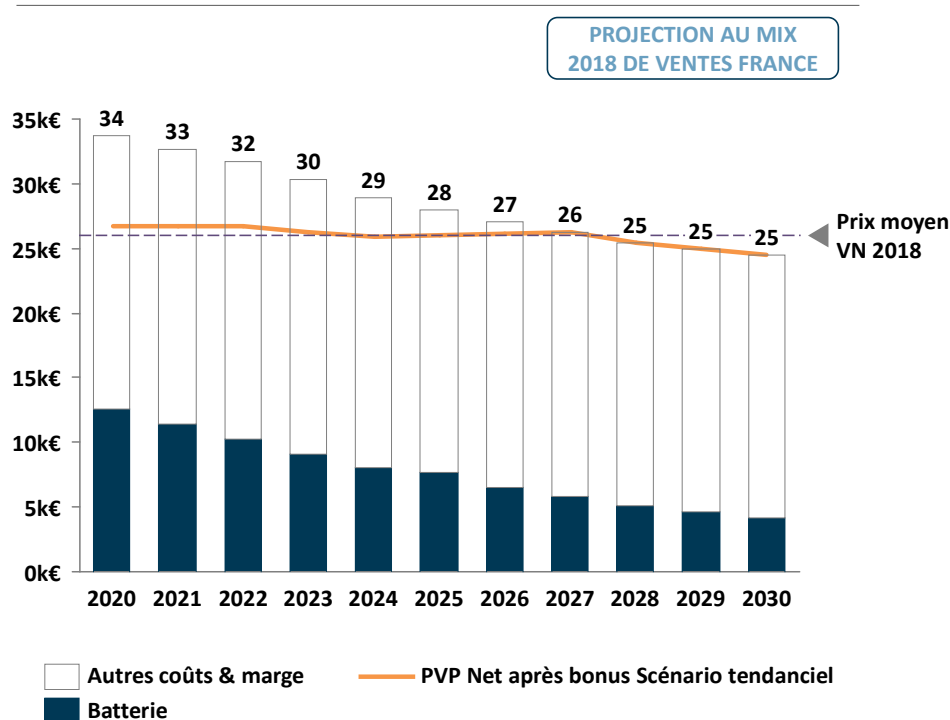
- Au niveau local : des nouvelles Zones à Faibles Emissions (ZFE) ont d'abord été créées dans dix agglomérations afin d'améliorer la qualité de l'air. Ce dispositif fait suite à la récente condamnation de l'État à une astreinte de 10 millions d'euros face à la pollution de l'air sur certains territoires. Ces zones prévoient la circulation restreinte pour les véhicules les plus polluants, le dispositif s'appuyant sur la vignette Crit'air pour les reconnaître.**

Pour atteindre ces objectifs, l'Etat a prévu des mesures de soutien, incluant 3 leviers principaux :

- Bonus écologique à l'achat pour les véhicules <50gCO2/km** : à ce jour, limité dans le temps (2021) dans le cadre du plan de relance, et sans garantie de pérennité. Toutefois, l'expérience européenne et notamment danoise, mais aussi chinoise, a montré qu'étant donné l'écart de coût d'acquisition entre un VE et un véhicule thermique, la suppression de subventions

entraînait un effondrement des ventes de véhicules électriques (VE). Nous faisons l'hypothèse que les primes à l'achat permettront de compenser le surcoût lié au groupe motopropulseurs électriques, et principalement de la batterie, qui devraient perdurer, de manière dégressive jusqu'en 2027. Dans un contexte d'augmentation des malus pour les véhicules les plus polluants, il est envisageable que la demande pour de tels véhicules ne soit pas suffisante pour compenser les montants du bonus qui va diminuer à partir du 1^{er} Janvier 2022. Aussi faisons-nous l'hypothèse que, le montant du malus permettra de compenser 90% seulement du montant du bonus (en gardant à l'esprit que les deux dispositifs fiscaux restent indépendants).

ÉVOLUTION DU PRIX DU VE AVEC PRISE EN COMPTE DU BONUS | K€, 2018-30



Sources : BNEF, recherches et analyses Advancy

FIGURE 9 : ÉVOLUTION DU PRIX D'UN VE AU MIX DE VENTES FRANÇAIS ET PARITÉ VS. THERMIQUE 2018

- **Primes à la conversion** : cette mesure, qui reste très efficace pour permettre la sortie des véhicules polluants et assurer une baisse des émissions moyennes du parc, devra être maniée en complément du bonus. Ce dispositif ne dispose pas non plus de vision pérenne. Tendanciellement, nous estimons qu'il sera actionné au-delà de 2021 pour permettre au parc de converger vers les objectifs de la SNBC, mais de manière.
- **Soutien au déploiement des bornes de recharges** : l'engagement pris dans le cadre du contrat stratégique de filière automobile de rendre 100 000 bornes de recharge accessibles au public à 2021/2022 a bénéficié des financements attendus. Toutefois, le déploiement effectif de ces bornes accuse du retard (seulement 38 à 40k projetées à fin 2021), la visibilité donnée au-delà de 2021 n'est pas suffisante pour permettre une couverture effective des besoins des futurs usages de VE. En effet, si les acheteurs de VE sont aujourd'hui majoritairement des multi-motorisés et habitant en zones pavillonnaires, l'adoption massive du VE en milieu urbain ne se fera qu'avec un taux de couverture suffisant des besoins de recharge des utilisateurs (estimé à 1 borne pour 9-10 véhicules).

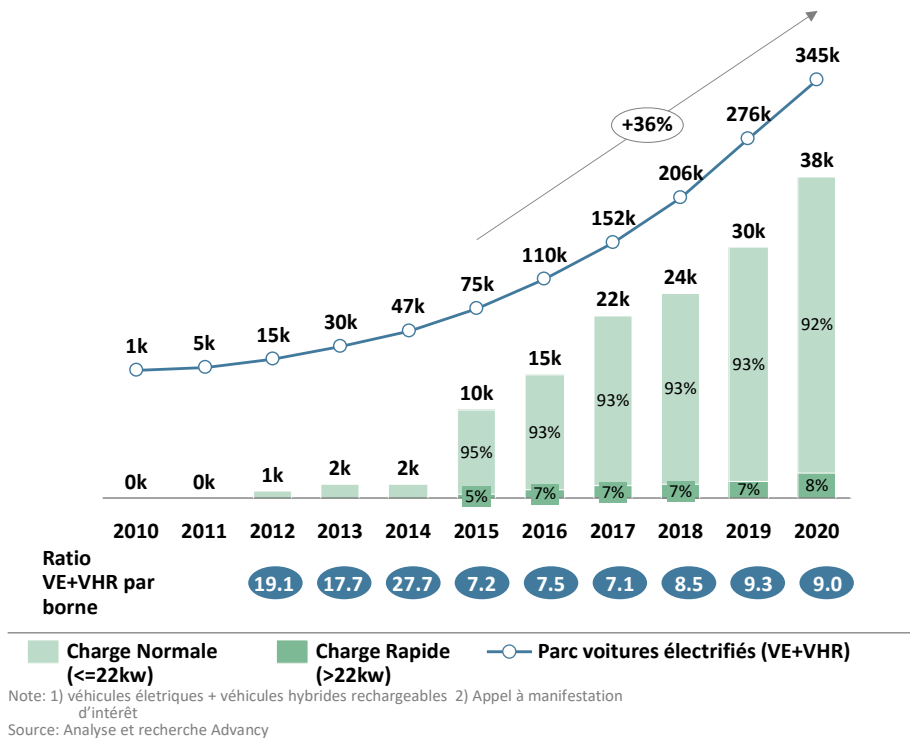
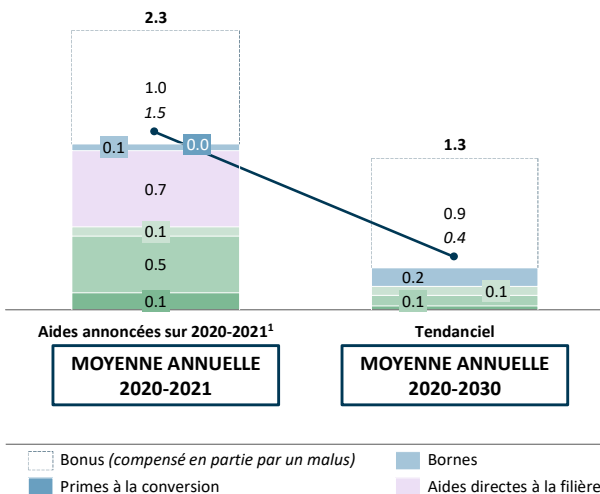


FIGURE 10 : ÉVOLUTION COMPAREE DU RESEAU DE RECHARGE PUBLIQUES ET DU PARC DE VE

- Ces mesures n'offrent pas la visibilité nécessaire à une transition de la magnitude de celle que la mobilité va subir d'ici 2030. Aussi, nous anticipons une continuité du soutien financier à la transition, en ne les portant ainsi à une **moyenne annuelle de 470M€ d'ici 2030**.

SOUTIENS PUBLICS | MILLIARDS D'EUROS, MOYENNE ANNUELLE

HORS H2
 HYP. NET : 90% COUVERTURE DU BONUS



MONTANT DES BONUS ÉCOLOGIQUES À L'ACHAT | MILLIERS D'EUROS PAR VÉHICULE, 2030

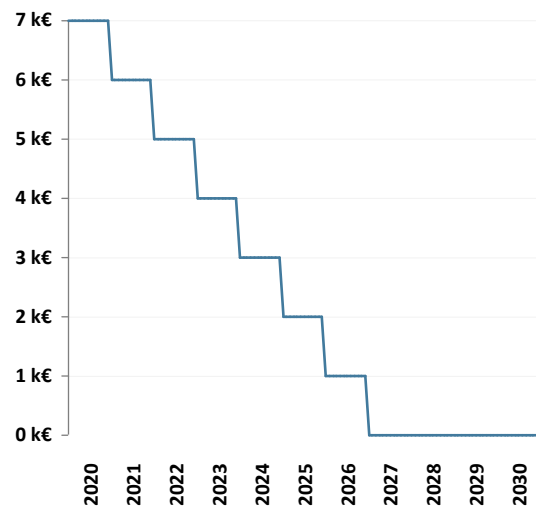


FIGURE 11 : SUBVENTIONS PUBLIQUES ANNONCEES ET HYPOTHESES DE TENDANCE A 2030

VIII. Annexe 3 - Etude Prospective CNPA 2018: l'Aval devait montrer une résilience et poursuivre la création de valeur ajoutée et d'emplois en France

Présentation des scénarii

A horizon 2030, plusieurs scénarii avaient été considérés. Les scénarii proposés étaient articulés autour de deux événements majeurs et structurants pour la filière : la conjoncture économique et l'intensité de l'intervention éventuelle des Pouvoirs Publics.

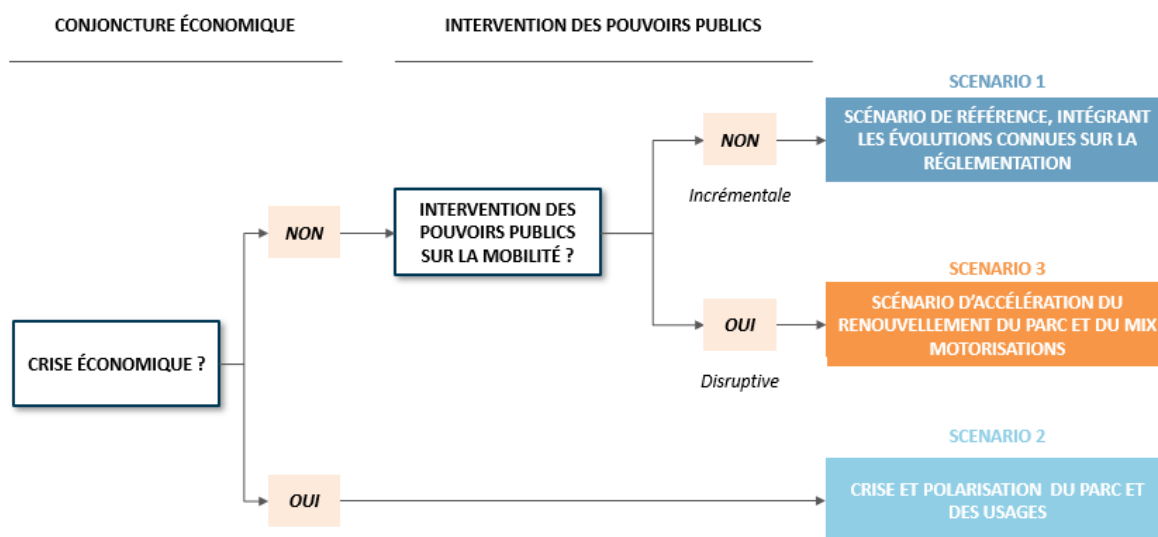


Figure 12 Déclenchements des scénarii

Scénario 1 : Scénario de référence, intégrant les évolutions connues sur la réglementation

Il correspondait à une continuité des usages et de la pénétration des innovations technologiques :

- Une forte croissance des mobilités de biens et de personnes (+1,2% p.a.)¹ tirée par une démographie et une économie française en hausse
- Une pénétration progressive des technologies de connectivité, électrification et autonomie (selon planning des constructeurs)
- Un maintien des grands équilibres de propriété vs usage (B2B vs B2C)
- Une stabilité de l'âge du parc à 9,0 ans (croissance nombre de VN, stabilité taux de VHU)
- Une pénétration progressive des nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage) (+7% par an)²
- La prise en compte de la politique actuelle du gouvernement et des réformes prévues.

Scénario 2 : Crise et polarisation du parc et des usages

Le scénario 2 prenait en compte une crise économique amenant à une polarisation du parc et des usages. En effet, le cycle économique actuel est long et la probabilité d'une crise économique à horizon 2030 est non négligeable. Il se caractérisait par :

¹ Source : Modélisation Advancy en ligne avec les prévisions du ministère des transports

² Source : Modélisation Advancy

- Un ralentissement de la croissance des mobilités de biens et de personnes (seulement ~+0,5% p.a.)³
- Une crise économique et un impact fort sur la filière automobile (chute durable des ventes VN en deçà de 1,7 Mn Véhicules/an)
- Une intervention des pouvoirs publics pour soutenir les ventes de VN au-delà de l'électrique
- Une augmentation forte de la part des ventes aux flottes du fait de la perte de pouvoir d'achat des consommateurs (50% des ventes à horizon 2030)
- Une pénétration lente des technologies du fait de la chute des ventes de véhicules neufs
- Un vieillissement du parc (baisse VN, baisse VHU) à 9,4 ans
- Le covoiturage et autopartage en croissance, notamment du fait de la baisse du pouvoir d'achat (+11% par an)⁴

Au vu du contexte macro-économique, ce scénario s'est en partie réalisé avec un mix du scénario 3 .

Scénario 3 : Scénario d'accélération du renouvellement du parc et du mix motorisations

Le scénario 3 modélisait une accélération du renouvellement du parc et du mix motorisations dans l'optique d'accélérer la réduction de la pollution locale et globale, en favorisant la mutation du parc et des usages (avec deux risques majeurs : un coût élevé et un risque social d'exclusion de la mobilité) :

- Une forte croissance des mobilités des biens et des personnes (+1,2% p.a.)⁵
- Une pénétration accélérée du véhicule électrique, et la mise en œuvre d'une démarche concertée pour faire sortir du parc les Diesel : « super-prime à la conversion » sur le Diesel (Euro 4 et antérieurs) ainsi que les vieilles motorisations essence. Des dispositifs spécifiques et focalisés sont mis en place pour les VI et VUL
- Une part de l'achat VN par les particuliers en croissance vs B2B, encouragé par les dispositifs incitatifs sur le parc
- Une accélération des sorties VHU et un rajeunissement du parc
- Une diminution massive du VN Diesel à partir de 2020 au profit des motorisations électrifiées
- Un plan d'investissement massif des acteurs des nouvelles mobilités permettant une croissance très forte de l'autopartage, et du covoiturage (c. 2,2 Mn de véhicules en solutions alternatives)

Le scénario 3 complet impose une sortie massive de véhicules Diesel au profit de l'électrique :

- +0,32 Mn/an de VP diesel sortant par rapport au scénario 1
- +0,13 Mn/an de ventes de VP électriques par rapport au scénario 1,
- avec un coût estimé d'environ 7 Mds€ de prime à la casse additionnelle et de 11 Mds€ de bonus électrique additionnel par rapport au scénario 1 pour le VP, donc un coût total de 18 Mds€.

Il semblait difficilement réalisable dans le contexte actuel des finances publiques au vu de son coût prohibitif pour la collectivité (+18Mds€). Il pourrait en revanche être mis en œuvre de manière spécifique sur un segment de véhicules (ex : VU) ou une tranche d'âge de véhicules.

Le scénario qui est en train de se réaliser se trouve très certainement entre le scénario 2 de crise économique et le scénario 3 d'accélération du renouvellement du parc et du mix motorisations. En

³ Source : Modélisation Advancy

⁴ Source : Modélisation Advancy

⁵ Source : Modélisation Advancy en ligne avec les prévisions du ministère des transports

effet, la prise de conscience nationale des enjeux de santé public joue en faveur du scénario 3 avec une volonté des pouvoirs publics et des consommateurs de renouveler le parc pour réduire au maximum les émissions de pollution. Cette prise de conscience s'inscrit dans un contexte où l'arrivée d'une crise économique française est fortement probable, ce qui favoriserait le scénario 2.

Evolution globale de la filière Aval en termes de valeur ajoutée, d'emplois et d'entreprises

La valeur ajoutée est un indicateur économique qui mesure la valeur ou la richesse créée par une entreprise au cours d'une période donnée. La valeur ajoutée est définie comme la différence entre le chiffre d'affaires et la valeur des biens qui ont été consommés par le processus de production.

La valeur ajoutée de la filière semble résiliente : seule la mise en œuvre du Scénario 3 ferait marginalement la valeur, les emplois et le nombre d'entreprises.

Dans le scénario 1, la VA est en hausse principalement grâce à l'augmentation de la taille du parc, impliquant une croissance du même ordre de grandeur pour les emplois et le nombre d'entreprises.

Dans le scénario 2, la VA est résiliente, stable au niveau de 2016. En effet, la crise économique a été simulée sur une période ponctuelle. Ainsi, sur la période de 2016 à 2030, les évolutions cumulées des métiers aboutissent à une VA totale stable.

Dans le scénario 3, la VA, les emplois et le nombre d'entreprises est en décroissance. Les deux principaux métiers concernés sont la distribution, l'après-vente des auto-écoles. En effet, un rajeunissement fort du parc, couplé à un contenu de maintenance moindre dans les motorisations essence, électrique et hybride devraient significativement réduire la VA de l'activité d'après-vente. Aussi, la pénétration des solutions de mobilité alternative, principalement en milieu urbain, devrait fortement diminuer le taux de passage du permis de conduire (de 1,83% en 2016 à 1,58%), ce qui réduira la VA des auto-écoles.

EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE ET DES EMPLOIS DE LA FILIÈRE |
CROISSANCE 2016-2030, CODE NAF, € CONSTANTS

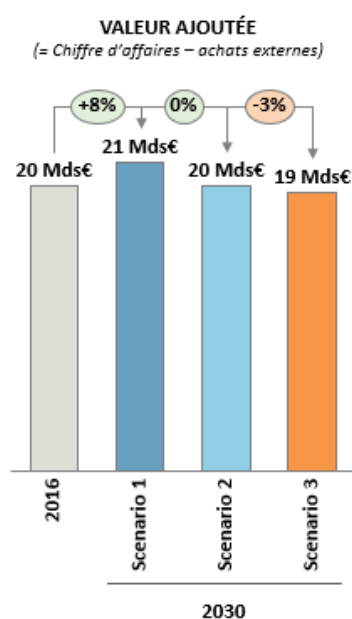


Figure 13 - Evolution de la valeur ajoutée de la filière (2016-2030)

Source : Insee, Modélisation Advancy
Périmètre : les métiers du CNPA hors lavage, 2R

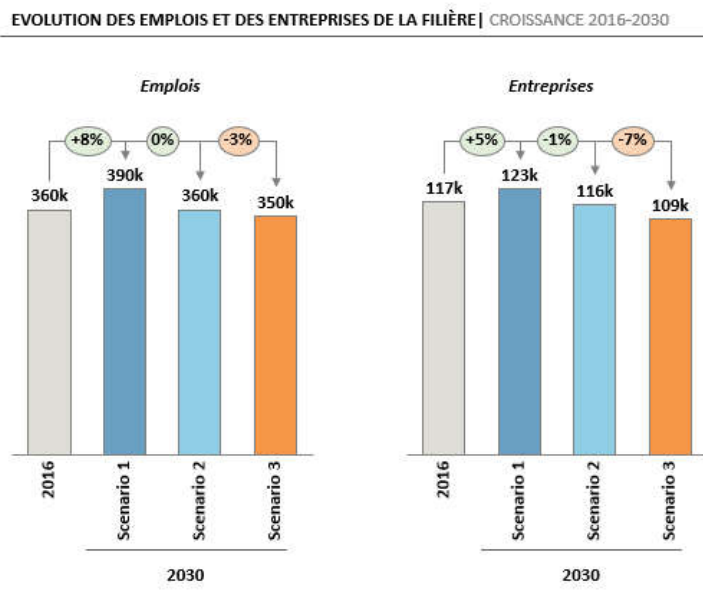


Figure 14 - Evolution des emplois et des entreprises de la filière (2016-2030)⁶

Source : ANFA, Insee, Modélisation Advancy
Périmètre : les métiers du CNPA hors lavage, 2R

⁶ La modélisation des évolutions du nombre d'emplois et d'entreprises a été faite à VA/employé et VA/entreprise constants pour chaque métier