

LE CONSEIL NATIONAL DES PROFESSIONS DE L'AUTOMOBILE CONTRIBUE AU GRAND DÉBAT NATIONAL

(MARS 2019)





Le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA), en tant que première organisation représentative des métiers des services de l'automobile et de la mobilité, a souhaité s'engager dans le Grand débat : à l'initiative de nos délégations régionales, plus de 50 réunions ont été organisées partout en France, avec pour objectif de construire, en lien direct avec les acteurs de la filière, des propositions qui portent l'ambition d'une mobilité qui soit à la fois plus accessible, plus sûre, mais aussi plus respectueuse de l'environnement.

La mobilité fait partie des principales préoccupations des Français au même titre que le pouvoir d'achat. Elle constitue aujourd'hui la condition sine qua non de l'activité économique et un facteur majeur de cohésion sociale. Dans ce cadre, il convient de porter l'ambition d'une politique de mobilité qui tienne compte des réalités économiques, sociales, technologiques et territoriales de tous les acteurs.

Les services de l'automobile, implantés dans tous les territoires, ont une place centrale dans le succès de cette stratégie. Nos 140 000 entreprises, qui font travailler près de 400 000 emplois non délocalisables, œuvrent au quotidien pour l'éducation et la sécurité routière, contrôlent l'état du parc automobile, en assurent le bon entretien, assurent la collecte et le recyclage des produits en fin de vie et, enfin, proposent des offres de services toujours audacieuses et innovantes. Confrontée à des transformations économiques, sociales et technologiques sans précédent, cette filière dynamique constitue une chance pour la France : il s'agit de préserver et d'accompagner la transformation d'un écosystème des mobilités, dans les villes comme dans la ruralité, afin que nos entreprises puissent continuer à proposer une offre de mobilité qui soit toujours plus pertinente, performante, utile et respectueuse de l'environnement.

Une politique de mobilité cohérente et ambitieuse ne doit pas exclure des populations pour lesquelles l'accès à la mobilité est une condition d'insertion sociale, de formation et d'accès à l'emploi. Il convient ainsi de bâtir, en concertation avec toutes les parties prenantes de la filière, des projections et des actions réalistes, économiquement et socialement soutenables.

Les objectifs en matière de transition écologique et énergétique doivent à la fois gagner en progressivité, en lisibilité, et en cohérence afin d'associer positivement les Français à cette stratégie, tout en permettant aux acteurs de la filière des services de s'adapter sans dégrader leurs compétitivité. Il est ainsi primordial de donner aux différents acteurs de la lisibilité sur le long terme : nos entreprises, tout comme les automobilistes, sont confrontés à un empilement de normes, facteurs de complexité et de surcoûts.

Le CNPA attend des solutions immédiates et concrètes pour permettre aux entreprises de créer de la richesse et des emplois, pour mettre un terme à une fiscalité trop lourde dans un contexte de sur-réglementation, et pour libérer du pouvoir d'achat pour tous les Français.

SOMMAIRE

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

AXE N°1

Poursuivre et renforcer les mesures permettant d'accélérer le renouvellement du parc automobile français 7

AXE N°2

Promouvoir l'entretien du parc de véhicules existants 9

AXE N°3

Clarifier la politique menée sur le véhicule diesel 11

AXE N°4

Favoriser l'usage des énergies alternatives 14

AXE N°5

Développer les nouveaux usages 16

AXE N°6

Encourager l'accès à la mobilité pour tous 18

FISCALITÉ ET DÉPENSES PUBLIQUES

AXE N°7

Favoriser l'acceptabilité de la fiscalité écologique 21

AXE N°8

Améliorer la lisibilité de la politique budgétaire et fiscale 22

AXE N°9

Agir sur la dépense publique plutôt que de créer de nouvelles taxes 23

ORGANISATION DE L'ETAT ET DES SERVICES PUBLICS

AXE N°10

Gagner en cohérence dans la gouvernance des politiques de mobilité 25

AXE N°11

Repenser l'organisation administrative et territoriale de l'Etat 26

AXE N°12

Redynamiser les territoires ruraux 27

DÉMOCRATIE ET CITOYENNETÉ

28

LA FILIÈRE EN 2018

C'EST
140 000
ENTREPRISES



150 MILLIARDS
D'EUROS
DE CHIFFRE D'AFFAIRES



500 000
PERSONNES EMPLOYÉES



57 000
JEUNES
EN FORMATION

DONT **22 000**
EN APPRENTISSAGE

1 M 
DE PERSONNES FORMÉES
À LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

DONT
2 000
AU SERVICE DES ENTREPRISES



UN PARC DE
42 MILLIONS
DE VÉHICULES



NOS PROPOSITIONS EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

61 % des Français ne peuvent pas se passer de leur voiture au quotidien. Alors que les politiques publiques encouragent les citoyens à diversifier leurs usages en faveur de mobilités plus propres, la voiture demeure encore la solution de mobilité la plus utilisée par les citoyens. En effet, les alternatives à la voiture individuelle restent peu flexibles, et difficilement accessibles. Malgré les aides gouvernementales, l'installation progressive d'infrastructures adaptées aux nouvelles motorisations ou encore l'augmentation des prix des carburants, les Français continuent à promouvoir l'usage du véhicule thermique.

Si les usagers sont prêts à repenser leur mobilité, ils doivent pour cela être davantage accompagnés par les pouvoirs publics que dissuadés par des dispositifs punitifs. En effet, la mise en œuvre d'une écologie privative de liberté ne poursuit pas l'objectif recherché, à savoir l'adhésion des citoyens à une démarche globale en faveur d'une mobilité durable, responsable et économe en énergie.

C'est pourquoi, la voiture ne doit pas se réduire à une question de « dépendance » ou être abordée sous un angle trop exclusif, mais s'inscrire dans un changement global et dans la durée des usages – en tenant compte des évolutions du monde du travail, de l'habitat et des spécificités territoriales. L'automobile a un avenir en France, à condition de réussir une transition technologique et énergétique fondamentale.

Ainsi, et afin de ne pas aggraver les fractures économiques, sociales ou territoriales, il est important que les politiques publiques soient guidées par un principe de **neutralité technologique et énergétique**, permettant aux industriels de déterminer les moyens d'atteindre les objectifs fixés, et aux usagers de circuler avec le carburant ou le véhicule adapté à leurs besoins de mobilité.

Face aux enjeux actuels, il est crucial de développer une mobilité plus accessible pour tous, en s'appuyant sur des dispositifs incitatifs, tels que les nouvelles primes à la conversion. **Une mobilité plus inclusive** passe par une mobilité plus sûre et plus propre, avec un parc automobile mieux sécurisé, une éducation routière basée sur la qualité des formations, ainsi qu'un contrôle technique incitatif à une maintenance écologique des véhicules. Elle passe également par un aménagement équilibré du territoire, en termes de stations-services et par l'essor de nouveaux services aux mobilités rurales, urbaines et périurbaines connectées à des infrastructures performantes.

Il est indispensable d'avoir une vision et une stratégie à moyen-terme, qui soient ambitieuses, mais progressives, stables et lisibles pour tous.

AXE N°1 -

POURSUIVRE ET RENFORCER LES MESURES PERMETTANT D'ACCÉLÉRER LE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS

Afin de réussir la transition énergétique et écologique, il est fondamental d'aborder la question du parc de véhicules existant et de son renouvellement.

PRIMES À LA CONVERSION

Des mesures ont récemment été mises en œuvre par le Gouvernement pour renforcer le dispositif, en passant de l'objectif de 500 000 à 1 million de primes d'ici la fin du quinquennat. Le CNPA se félicite du succès de la mesure, qui repose en grande partie sur la mobilisation des professionnels de l'automobile. Cependant, les **difficultés persistantes de remboursement par les pouvoirs publics** ont conduit à de réelles difficultés et un risque de désengagement des acteurs de la filière si les dispositions ne sont pas prises rapidement pour régler ce problème récurrent.

En plus d'alourdir la charge administrative des entreprises, **le nouveau dispositif de prime pour 2019 est très complexe à appliquer**, avec différents types de bénéficiaires : ménages imposables, ménages non imposables, grands rouleurs, ménages très modestes, etc. **Il conviendrait de simplifier ce dispositif pour plus de lisibilité pour les consommateurs.**

PROPOSITIONS

- **Les aides à l'acquisition doivent être substantielles et tenir compte du coût des véhicules et des énergies à promouvoir.**
- Il convient en ce sens de **soutenir prioritairement les ménages modestes et les territoires ruraux**, avec des montants suffisamment significatifs.
- **Les sources de financement doivent également être pérennisées et diversifiées, afin que le malus ne soit pas une solution exclusive.**
- **Les dispositifs permettant à l'utilisateur de choisir, selon ses besoins, le véhicule le plus adapté, répondant aux exigences environnementales, doivent être encouragés** – le CNPA est à ce titre partenaire de l'initiative initiée par le Gouvernement de création de la plateforme « **Je change ma voiture** ».
- Il s'agirait également de **gagner en cohérence sur le cadre fiscal de la prime à la conversion** – en alignant le seuil de la prime avec celui du déclenchement du malus, en favorisant **une équité fiscale entre essence et diesel pour les flottes d'entreprise**, en refondant les taxes pour les asseoir sur **2 ou 3 paramètres majeurs** des véhicules neufs et du parc.
- Il convient de **mesurer régulièrement l'efficacité des dispositifs d'aides à l'acquisition - prime à la conversion et bonus** ; à cet égard, le CNPA recommande de publier régulièrement – une fois par an voire tous les 6 mois – les statistiques sur ces aides (nombre de primes octroyées sur la période et comparaison avec les objectifs fixés, véhicules concernés, ménages concernés, etc.)

RENFORCER LES DISPOSITIFS PORTANT SUR LE VÉHICULE D'OCCASION

Dans un contexte de promotion de l'économie circulaire et de pouvoir d'achat contraint, **le véhicule d'occasion constitue une alternative fiable et économique pour l'achat d'une nouvelle voiture**, dès lors qu'il est expertisé et vendu par un professionnel. À cet égard, le CNPA se félicite que les véhicules d'occasion soient éligibles à la prime à la conversion depuis le 1^{er} janvier 2018. C'est une avancée majeure que le CNPA appelait de ses vœux depuis de nombreuses années. Rappelons que **l'acquisition de véhicules neufs concerne 1 ménage sur 28 chaque année, alors que l'achat d'un véhicule d'occasion représente 1 ménage sur 4.**

PROPOSITIONS

- Afin que les politiques d'accompagnement aient un impact direct sur le pouvoir d'achat des ménages, les mesures suivantes pourraient être envisagées :
- Une baisse de TVA sur la vente de véhicules d'occasion par les professionnels ;
- Une déductibilité de la TVA à l'achat et à la location pour les véhicules d'entreprises ;
- **Certains véhicules d'occasion pour lesquels la chaîne de TVA a été rompue pourraient être éligibles au financement de type Location avec option d'achat (LOA)**, ce qui présenterait l'avantage de préserver le budget des consommateurs avec un impact nul sur le budget de l'Etat.

De façon générale, les dispositifs d'aides et de primes évoluent chaque année et n'offrent pas la visibilité nécessaire pour anticiper un projet d'achat ou un investissement conséquent. Le consommateur a beaucoup de difficultés à comprendre les évolutions de ces dispositifs.

PROPOSITION

Le CNPA souhaite que soit mis en place un calendrier stable des aides (bonus – primes) et du malus, avec une vision sur 3 ans. Il est en effet primordial d'organiser cet investissement important dans le budget des ménages.



AXE N°2

PROMOUVOIR L'ENTRETIEN DU PARC DE VÉHICULES EXISTANT

LE RÔLE DU CONTRÔLE TECHNIQUE

Le report de l'amélioration du contrôle pollution des véhicules diesel au 1^{er} juillet 2019 relance la question de l'entretien du parc des véhicules anciens, et de son coût. Alors que la durée de vie d'un véhicule est d'environ 19 ans, la communication publique doit rappeler l'importance de l'entretien des véhicules, qui permet d'allonger la durée de vie du véhicule, réduire les risques de pannes, et lui garantir une courbe de valeur stable.

PROPOSITIONS

- **Valoriser le rôle préventif du contrôle technique auprès des automobilistes.**

Il s'agit d'engager un travail de pédagogie pour éviter les éventuelles incompréhensions, voire des contre-vérités nuisant à l'image du secteur et à l'efficacité des politiques publiques dans ce domaine. En effet, le rôle du contrôle technique est d'assurer le bon entretien des véhicules pour limiter les émissions polluantes et garantir la sécurité de 38 millions de véhicules en France. **Une campagne de communication au niveau national** permettrait de favoriser la compréhension de ce dispositif auprès des automobilistes.

- **Engager une baisse de la fiscalité sur les prestations du contrôle technique et de la réparation automobile**, dès lors qu'il s'agit de défaillances critiques liées à la sécurité du véhicule, à l'environnement et à la santé, pour les véhicules de plus de 10 ans.
- **Permettre aux Centres de contrôle technique de vérifier la validité des certificats d'assurance** des automobilistes lors du contrôle de leur véhicule ; aussi, il conviendrait d'inciter les assureurs à vérifier la validité du contrôle technique des véhicules qu'ils souhaitent assurer et renouveler cette vérification à chaque date d'anniversaire du contrôle technique.

Globalement, les Centres de contrôle technique constituent des relais efficaces et intournables des pouvoirs publics pour promouvoir une mobilité à la fois plus sûre, plus propre, mais aussi plus accessible. Ainsi, il conviendrait de permettre aux Centres de s'engager dans une démarche de diversification de leur activité (démarche pour le SIV, délivrance de la vignette Crit'Air, etc.) qui aurait pour autre avantage de contenir le coût global du contrôle technique automobile.

PROMOUVOIR L'ENTRETIEN ECO RESPONSABLE

Il est indispensable de favoriser une autre vision des parcs roulants, en **promouvant des dispositifs nouveaux, tels que l'Eco Entretien**, dont l'objectif est d'accompagner les usagers vers une mobilité plus propre tout en préservant leur pouvoir d'achat. Ces prestations, qui témoignent d'une réelle adaptation des professionnels aux enjeux environnementaux, ne sont pas encore bien connues du grand public alors qu'elles apportent aux clients un réel diagnostic de la chaîne de combustion du véhicule.

Une fois les causes du dysfonctionnement du véhicule déterminées, le professionnel applique le traitement adapté pour remettre le véhicule dans les valeurs d'émissions proches de son état neuf. Cette nouvelle approche de la réparation automobile permet également de prévenir des pannes lourdes et coûteuses. En effet, une part importante du parc automobile demeure mal entretenue, aggravant outrageusement le rejet d'émissions polluantes dans l'atmosphère jusqu'au jour de la panne.

Les artisans du CNPA ont lancé une grande campagne sur l'entretien Eco Responsable, visant à promouvoir auprès des automobilistes, via les professionnels, non seulement le meilleur entretien mais aussi les meilleurs conseils pour l'achat d'un véhicule adapté à leurs besoins, les modalités d'entretien, l'ajout de dispositifs permettant une réduction des consommations et de garantir la sécurité du véhicule.

CONTRIBUER AU POUVOIR D'ACHAT DES FRANÇAIS ET À L'ENTRETIEN AUTOMOBILE

Agir pour l'entretien régulier des véhicules tout en préservant le pouvoir d'achat des Français est un enjeu fondamental de sécurité routière. Le CNPA souscrit aux objectifs du Gouvernement visant à réduire sensiblement le prix des pièces détachées automobiles. Mais il conviendra d'être vigilant sur l'impact de cette réforme, qui devra **avant tout bénéficier aux consommateurs sur le long terme, et ne pas se faire au détriment d'une exigence de qualité, de sécurité et d'innovation.** Les Français sont en droit d'attendre, lors de la réparation de leur véhicule, un niveau de qualité équivalent au produit d'origine.



AXE N°3

CLARIFIER LA POLITIQUE MENÉE SUR LE VÉHICULE DIESEL

La focalisation sur les NOx, la multiplication des restrictions de circulation et le rapprochement des prix à la pompe convergent pour faire baisser très rapidement la part prédominante dont bénéficie le diesel. Des signaux anxiogènes, contradictoires, avec des mesures techniques parfois illisibles sont transmis à un marché hyper-sensible et aux consommateurs depuis trois ans.

Dans le cadre d'une étude menée par le CNPA et le cabinet Advancy en 2018, il est pourtant démontré que le mix énergétique en 2030 serait composé à 65 % de motorisations thermiques, avec une part toujours importante du diesel (23 %) par rapport à l'électrique.

Dans ce contexte, il est **primordial d'avoir un débat d'experts, apaisé, et de parvenir à se projeter pour déterminer des solutions acceptables**, tenant compte des contraintes d'une industrie confrontée à une compétition mondiale très pressante, et du caractère massif de la transformation à opérer. Un diagnostic partagé entre les parties prenantes associé à une stratégie permettrait d'éviter des restructurations brutales.

LA PROBLÉMATIQUE DU DERNIER KILOMÈTRE

Aujourd'hui, la politique du dernier kilomètre est vue sous le prisme de l'interdiction des centres urbains aux poids lourds et l'acheminement des marchandises par la démultiplication des véhicules utilitaires légers (VUL). Cette dynamique est prégnante si l'on regarde les chiffres des volumes de véhicules neufs vendus en 2017, 50 000 poids lourds contre 200 000 VUL. Cependant, il est important de noter qu'il faut 12 à 14 véhicules utilitaires pour acheminer le chargement d'un véhicule lourd de 19 tonnes.

En pensant répondre à une problématique de logistique urbaine et environnementale, le report modal du transport de marchandises vers des petites unités augmente les problèmes de congestion urbaine.

Par ailleurs, le déploiement des VUL pose d'importantes questions de sécurité routière et de gestion du parc. Ainsi, les VUL mis sur le marché n'effectuent leur premier contrôle technique qu'à partir de leur 4ème année d'immatriculation. On constate ainsi le triplement des contre-visites à l'issue du premier contrôle technique d'un véhicule utilitaire léger par rapport à un véhicule particulier.

Le CNPA souhaite **que l'effort soit principalement porté sur le renouvellement des véhicules utilitaires légers (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%).

PROPOSITIONS

- **L'annualisation du contrôle technique réglementaire des VUL à compter de leur première année d'immatriculation ;**
- **L'installation d'un chronotachygraphe numérique** permettant de mesurer les vitesses, les temps de repos et les poids en charge de ce type de véhicules et de leurs chauffeurs ;
- **La création d'une formation spécifique basée sur l'éco-conduite des VUL** faisant l'objet d'une formation continue tous les 5 ans (vérifications des aptitudes physiques, renouvellement des connaissances) ;
- **La révision de l'assiette de la TSVR** (sur les conclusions du Rapport de la Cour des Comptes de 2017), en incluant les VUL à l'effort de financement des infrastructures.

Par ailleurs, il s'agirait de **concentrer l'action publique sur les véhicules particuliers 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.

VIGNETTE CRIT'AIR

Afin de jouer pleinement son rôle environnemental, le système de délivrance de la vignette Crit'Air doit être repensé. Il apparaît incohérent que les certificats se fondent uniquement sur l'âge et la motorisation du véhicule. Si les véhicules diesel les plus récents respectent les critères du label Crit'Air 1 en matière d'émissions polluantes, il n'y a aucune raison de les exclure par principe.

PROPOSITIONS

- **Revoir les conditions de délivrance des certificats Crit'Air : celles-ci doivent se fonder sur les émissions réelles mesurées, notamment par les Centres de contrôle technique, et non sur l'âge du véhicule.** Cette mesure permettrait d'inciter les usagers à entretenir leur véhicule pour qu'il se maintienne à un niveau optimum d'émissions et de revaloriser à cette occasion le rôle du contrôle technique.
- **Permettre aux Centres de contrôle technique de délivrer les vignettes Crit'Air et de renouveler leur attribution lors du contrôle technique réglementaire du véhicule.**
- **Éviter les mesures qui créent de l'injustice sociale en ne favorisant que les véhicules neufs, accessibles à quelques catégories de ménages, et miser davantage sur l'entretien préventif et régulier du véhicule.**

RESPECTER LE PRINCIPE DE NEUTRALITÉ TECHNOLOGIQUE

C'est un point essentiel : les pouvoirs publics doivent fixer des objectifs réalistes, et les industriels trouver les technologies pour les atteindre. Ainsi, l'électrification des chaînes de traction ne présuppose pas la fin du véhicule thermique. Son acceptation par les clients est liée aux infrastructures de recharge et à son coût. Imposer des technologies, c'est mettre en péril le savoir-faire de l'industrie européenne, en particulier face à une Chine ambitieuse.

Le principe de neutralité technologique et énergétique doit guider les politiques publiques afin de ne pas créer de fractures et permettre aux usagers de circuler avec le carburant ou le véhicule adapté à leurs besoins de mobilité.

POLITIQUES DE RESTRICTION DE CIRCULATION

Le déploiement des **zones à faibles émissions (ZFE)**, renforcé par le projet de loi LOM, doit s'effectuer dans un cadre homogène à l'échelle nationale et applicable par les Français. Ce dispositif s'inscrit dans une stratégie d'amélioration de la qualité de l'air, mais il est indispensable de **veiller à ce qu'il ne produise pas des effets d'exclusion, qu'il s'établisse dans des délais raisonnables, selon des conditions cohérentes et qui permettent aux Français de s'adapter** (horaires, zones, types de véhicules, etc.).

Sur ce point, la communication publique doit gagner en clarté et en cohérence pour l'automobiliste.

PROPOSITION

Les annonces en matière de restrictions de circulation doivent préciser que **les mesures envisagées sont des mesures locales de réduction de la pollution qui ne s'appliquent pas sur tout le territoire mais uniquement sur les zones en dépassement des seuils d'émission** (14 zones en 2018 en France).

UN PARC DE VÉHICULES PARTICULIERS EN CROISSANCE, SOUTENU PAR UN BESOIN DE MOBILITÉ ACCRU

Les besoins de mobilité sont structurellement en croissance, tirés par la hausse démographique, l'augmentation des kilomètres parcourus par personne du fait de l'accroissement économique. À titre d'illustration, en 2016, les Français ont parcouru 950 Mds de km.passager, dont 740 en VP et 200 en transport collectif. Selon une étude réalisée en 2018 par le cabinet Advancy, à horizon 2030, le VP, qu'il soit personnel ou partagé, sera en croissance et supportera +50 à +140 Mds de km.passagers supplémentaires par rapport à 2016.

Dans ce contexte, il est fondamental de favoriser des mesures visant à fluidifier le trafic dans les zones denses, en maintenant et en optimisant les infrastructures existantes.

PROPOSITION

Le projet de loi LOM **renforce le rôle des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)** dans les politiques de mobilité et pour l'organisation des mobilités du quotidien. Il est fondamental, en vue des prochaines élections municipales, d'engager une réflexion et **des travaux en lien avec les acteurs locaux sur la mise en œuvre de ces politiques**, en concertation avec les acteurs de la mobilité au sens large. La Plateforme de la Filière Automobile développe un plan d'actions en ce sens.



AXE N°4

FAVORISER L'USAGE DES ÉNERGIES ALTERNATIVES

La tendance est au déploiement de technologies alternatives comme les véhicules électriques et hybrides, plébiscités par la communication publique et politique. **Mais le consommateur est en droit de savoir précisément sur quoi il s'engage, sur les plans de l'usage** (autonomie, déploiement des points de recharge), **du budget** (prix de revient au km, valeur de la revente) et **de l'impact environnemental de la chaîne de production du véhicule**.

En cela, **il est indispensable que les éléments de comparaison des technologies développées pour les véhicules puissent être démontrés de manière pragmatique, indépendante et indiscutable**, à l'échelle de l'ensemble du cycle de vie du produit et de ses usages, c'est à dire en prenant en compte l'entièreté de l'impact écologique.

Il est en outre indispensable que le Gouvernement propose des dispositifs, réalistes, visant à développer les mobilités propres, et s'appuie sur des acteurs existants pour favoriser leur expansion – le maillage territorial constitué par le réseau de stations-services constitue ainsi un excellent levier pour accélérer ces évolutions.

S'APPUYER SUR LE MAILLAGE DES STATIONS-SERVICE POUR DÉVELOPPER LES ÉNERGIES PROPRES

Malgré une dynamique de disparition enclenchée depuis plus de 30 ans, les stations-services de proximité représentent aujourd'hui encore près de 6 000 points de distribution et approvisionnent quotidiennement des millions d'automobilistes. Véritables commerces de proximité grâce à la diversification de leur activité (dépôt de pain, relais colis, démarches administratives, etc.), elles contribuent au désenclavement des territoires.

Dès lors que les pouvoirs publics envisagent de développer à grande échelle le recours aux énergies propres, **il convient de s'appuyer sur le réseau de stations-service existant pour promouvoir ces carburants alternatifs et développer les infrastructures de recharge pour véhicules électriques**. Il est primordial que les pouvoirs publics soutiennent les aménagements pour l'installation et le stockage des stations-service, représentant des investissements conséquents, pour favoriser ces évolutions en faveur de la transition énergétique.

Les réseaux de carburants alternatifs se développent, et représentent des opportunités complémentaires de diversification énergétique – il est important dans ce contexte de déployer de nouveaux modèles tels que les stations multi-énergie, regroupant sur un même site différents carburants, tout en mutualisant les coûts du foncier.

PROPOSITIONS

- Mettre en place **un fonds de soutien à l'activité des professionnels de la distribution de carburants pour les accompagner dans les investissements nécessaires à la transition énergétique** : inversion de cuves, déploiement de bornes de recharges, etc.
- De manière générale, les distributeurs se doivent de **faire évoluer leurs offres**, au plus près des besoins des clients, en favorisant de nouvelles installations : aires de covoiturage, création de « hubs » de mobilité, etc. Les stations-services doivent saisir les opportunités liées au numérique, en **renforçant leur digitalisation** (applications, offres ciblées, ...).

ACCÉLÉRER LE DÉPLOIEMENT DE SOLUTIONS ALTERNATIVES AUX CARBURANTS TRADITIONNELS, ET APPUYER LE DÉVELOPPEMENT DU GAZ CARBURANT

Le GNV et le BioGNV s'inscrivent dans une perspective d'amélioration de la qualité de l'air puisqu'ils permettent une réduction de 50% des émissions de NOx, une réduction de 95% des émissions de particules fines par rapport à la norme Euro VI, mais également une réduction des émissions de CO2 allant jusqu'à 80% pour le BioGNV, par rapport aux car-

burants traditionnels. Utilisé aujourd'hui comme carburant alternatif, particulièrement pour les poids lourds, **le gaz carburant est une solution efficace pour améliorer la qualité de l'air, notamment en centre ville**. La stratégie nationale de développement de la mobilité propre, annexée au projet de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), publié en janvier 2019, prévoit des objectifs de long terme en matière de déploiement des véhicules roulant au gaz. Afin d'assurer une cohérence dans la politique française de développement du gaz carburant, et de permettre l'atteinte de ces objectifs, il est important de faire bénéficier la mobilité gaz de toutes les mesures en faveur du développement des mobilités propres.

Considérant la mise en place de « zones à faibles émissions » (ZFE) dans le cadre du projet de loi LOM, il est primordial d'intégrer l'ensemble des véhicules à faibles émissions dans les plans d'action en faveur de la qualité de l'air, afin d'accélérer le déploiement des solutions alternatives aux carburants traditionnels et d'améliorer durablement la qualité de l'air dans les zones particulièrement touchées.

PROPOSITION

Accélérer le développement de carburants alternatifs, en appuyant l'essor du GNV et du BioGNV, et intégrer l'ensemble des véhicules à faibles émissions dans les plans d'actions en faveur de la qualité de l'air.

ACCÉLÉRER LA DIVERSIFICATION DE MOTORISATION DES FLOTTES D'ENTREPRISES

Il convient de développer des mesures incitatives pour soutenir la progression de véhicules fonctionnant avec des énergies renouvelables. Ainsi, le **Superéthanol-E85**, qui contient entre 65% et 85% de bioéthanol, réduit les émissions de gaz à effet de serre de 70% en moyenne en Europe par rapport à l'essence fossile et sa combustion n'émet aucune particule. Par ailleurs, le Superéthanol-E85 réduit de 90% les émissions de particules fines par rapport à l'essence.

Aujourd'hui, les véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant ou au gaz de pétrole liquéfié bénéficient d'une exonération de TVS pendant une période de douze trimestres. Il est proposé d'octroyer l'exonération de TVS pendant une période de douze trimestres aux véhicules fonctionnant exclusivement au Superéthanol-E85, ce qui permettrait de répondre aux objectifs de réduction de CO₂ et de particules émises par les flottes automobiles.

Élargir cette exemption de TVS aux véhicules roulant exclusivement au Superéthanol-E85 inciterait les gestionnaires de flottes automobiles à diversifier à moindre coût la motorisation de leur parc tout en répondant aux objectifs de réduction de CO₂ et de particules. Le coût de cette exonération sur le budget 2020 serait faible (inférieur à 1 million d'€), compte tenu du temps d'appropriation de cette mesure par les gestionnaires de flottes et les constructeurs (5000 véhicules environ).

Le Superéthanol-E85 participe à l'indépendance énergétique de la France qui aujourd'hui est excédentaire en bioéthanol.

PROPOSITION

Élargir l'exemption de TVS pour les voitures fonctionnant exclusivement au Superéthanol-E85 émettant moins de 100g CO₂/km après abattement de 40% des émissions de CO₂.

AXE N°5

DÉVELOPPER LES NOUVEAUX USAGES

La voiture demeure la solution de mobilité plébiscitée par de nombreux Français, en particulier dans les territoires peu denses où il n'existe pas d'alternative accessible et fiable à la voiture individuelle. C'est pourquoi, **les dispositifs publics doivent être pragmatiques, correspondre aux besoins de mobilité de chacun, ainsi qu'à des réalités économiques, sociales et territoriales pour ne pas créer de fractures.**

Le CNPA défend une vision fondée sur la diversité des usages et des technologies. **Les modes de déplacement ne doivent pas s'opposer mais cohabiter** sans prédominance d'un mode par rapport à l'autre. Alors que l'usage de la voiture particulière tend de plus en plus à être partagé, il convient de permettre aux automobilistes d'optimiser leurs déplacements, en encourageant la mobilité partagée, et en créant des interconnexions avec les offres de transports en commun.

PROPOSITION

Encourager le développement de tous les dispositifs **favorisant le report modal, ou l'aide à la fluidification du trafic** (applications, messages, etc.).

POLITIQUE DU STATIONNEMENT

Le CNPA déplore que la mise en œuvre du forfait post-stationnement, issue de la réforme du stationnement payant sur voirie, entraîne des conséquences organisationnelles et économiques extrêmement dommageable pour les opérateurs de location de courte durée. Ces derniers sont désormais contraints, en cas d'amende de stationnement, de s'acquitter du règlement du forfait post-stationnement, avant de se retourner contre le locataire du véhicule afin de recouvrer la somme. Les conséquences financières sont considérables et vont jusqu'à remettre en question la pérennité économique des entreprises de la mobilité partagée. Or, les acteurs de la mobilité partagée apportent aujourd'hui une réponse adaptée aux besoins de mobilité des usagers, représentent une alternative à la possession d'un véhicule et contribuent fortement au renouvellement vertueux du parc automobile – les flottes de locations sont constituées de véhicules récents renouvelés en moyenne tous les 6 mois.

PROPOSITION

Mettre en place une exception de désignation du client, permettant aux opérateurs de la mobilité de désigner le client final comme redevable du FPS avec la possibilité pour ce dernier de le contester. Cela concerne également l'ensemble des professionnels qui mettent à disposition de leurs clients des véhicules de courtoisie (concessionnaires, agents, carrossiers, etc.).

En outre, le co-voiturage doit être encouragé, mais via des outils adaptés (développement des places de stationnement dédiées, etc.) et une offre correspondant aux besoins des citoyens (longues et courtes distances, trajets pendulaires etc.).

De même, **il convient de favoriser l'usage du vélo**, en renforçant le recours à ce moyen de transport pour les trajets domicile-travail lorsque les conditions le permettent. À ce titre, le CNPA se félicite que le projet de loi d'orientation des mobilités intègre certaines mesures du Plan Vélo, telle que la mise en place d'un forfait mobilité durable qui permet de rembourser les frais de déplacement des salariés qui utilisent leur vélo pour se rendre au travail.

En plus de développer l'offre de stationnement réservé aux vélos, il convient de **soutenir et d'amplifier les projets de création de pistes cyclables, en donnant la priorité sur les discontinuités d'itinéraires**, de façon à obtenir une véritable interconnexion des réseaux existants.

Les automobilistes doivent être encouragés à une conduite plus responsable. Les programmes de formation à l'éco-conduite, souvent absents du débat public, doivent être soutenus et généralisés car ils visent l'efficacité environnementale et énergétique. En ce sens, le rôle des écoles de conduite de proximité dans la formation à ce type de conduite doit être valorisé, les modules d'enseignement ayant pleinement intégré cette composante. De même, l'examen du permis de conduire doit valoriser davantage les candidats qui attestent d'une pratique responsable.

PROPOSITIONS

- Faciliter le stationnement des véhicules de location et d'autopartage, tout particulièrement dans les zones urbaines.
- Inclure dans le « forfait mobilité » la location de véhicule.
- Rendre systématique l'attribution des points relatifs à l'éco-conduite pour les candidats au permis de conduire.



AXE N°6

ENCOURAGER L'ACCÈS À LA MOBILITÉ POUR TOUS

PROMOUVOIR UN ACCÈS ÉQUITABLE AUX DONNÉES DES VÉHICULES CONNECTÉS

L'accès aux données des véhicules connectés et des assistants de conduite est indispensable à la pluralité de l'offre de services liés au véhicule ou à la mobilité attachée au véhicule. La palette des services proposée grâce à la connectivité des véhicules est considérable et primordiale pour développer les services de sécurité pour les automobilistes, leur fournir des informations sur les conditions de circulation ou favoriser le respect des normes environnementales.

Afin que cette technologie puisse bénéficier à l'ensemble des opérateurs de services, et garantir le déploiement des nouvelles mobilités, il est fondamental de créer un cadre d'accès équitable et non discriminatoire aux données des véhicules connectés. Au-delà de favoriser le développement de nouveaux services dans le secteur privé, ce cadre permet au consommateur de choisir librement le service associé à l'utilisation des données de son véhicule, qui ne soit pas proposé uniquement par le fournisseur initial.

PROPOSITION

Promouvoir **un accès équitable et non discriminatoire aux données des véhicules connectés à des conditions acceptables et proportionnées** pour l'ensemble des opérateurs de services, afin d'assurer le déploiement des nouvelles mobilités.

ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE

L'accès au permis de conduire doit être une priorité nationale, en ce qu'il représente un passeport pour l'emploi et un outil indispensable à la mobilité des Français.

On entend souvent dire que le permis de conduire est cher en France ; il se situe dans la moyenne européenne et est moins élevé qu'en Allemagne. Une fois l'ensemble des coûts répercutés (frais de carburants, d'entretien, impôts et charges etc.), la tarification moyenne d'une heure de conduite à 45€ aboutit à une marge négative de 3,77€, tandis que la marge est nulle lors que l'heure est facturée 50€. Il convient en ce sens de **bien distinguer le prix de la formation de son coût** : les écoles de conduite ont des coûts de production élevés, directement liés au haut niveau de qualité de la formation ainsi qu'au fort taux de prélèvements fiscaux et sociaux.

La formation à la conduite est une étape unique dans la vie d'un automobiliste. **Il est donc essentiel que la formation proposée soit complète et de qualité afin que l'élève acquière les bons réflexes et les bonnes pratiques sur la route.** Les écoles de conduite de proximité offrent aujourd'hui un accompagnement unique et sur-mesure, au plus proche de l'évolution de l'élève et adapté à chacun. **Par ailleurs, l'enseignement de la conduite devient de plus en plus complexe et doit intégrer de nouveaux apprentissages** (partage de la rue, présence de nouveaux engins de déplacements type trottinettes électriques, dangerosité des acteurs, etc.). Le temps de l'apprentissage prend nécessairement en compte ces évolutions, afin que le permis de conduire ne devienne pas un permis de tuer.

Le CNPA partage pleinement la volonté du Gouvernement de réduire le prix du permis de conduire pour en assurer une plus large accessibilité. Toutefois, **la réforme envisagée doit garder comme priorités l'impératif de la qualité de la formation et le haut niveau de sécurité routière.** En outre, la libéralisation du secteur au profit d'acteurs numériques ne résoudra pas le problème de l'accessibilité du permis de conduire, lorsqu'on constate que les auto-écoles en ligne pratiquent uniquement des prix d'appel et que le coût final supporté par l'élève est sensiblement identique à celui d'une école de conduite traditionnelle. Enfin, rappelons que les auto-écoles en ligne ne sont pas en mesure de fournir les taux

de réussite ou d'échec de leurs élèves au permis de conduire, les candidats se présentant en tant que candidats libres. Il n'y a donc pas de transparence à l'heure actuelle sur les taux de réussite des acteurs en ligne.

PROPOSITIONS

- **La remise à plat des aides publiques existantes et la promotion des écoles de conduite comme guichet unique pour orienter les jeunes vers les aides au permis.**
- Les professionnels de l'éducation routière appellent en ce sens à une grande conférence sociale sur les financements du permis de conduire. Il faut par ailleurs donner de la visibilité à des aides souvent inconnues des candidats. L'auto-école est la mieux à même de jouer ce rôle de tiers de confiance. Elle pourrait se voir confier une mission de guichet unique pour informer les candidats, avec l'interdiction de facturer cet accompagnement.
- **Une baisse de la TVA sur les prestations relatives au permis ;**
- **La portabilité du compte professionnel de formation (CPF)** afin que les parents qui le peuvent puissent financer la formation à leurs enfants. Le financement du permis par le CPF est déjà mis en place mais les jeunes apprenants n'en disposent que très rarement, étant principalement lycéens ou étudiants. Or, dans de nombreux territoires, le permis de conduire constitue bien souvent un critère d'employabilité pour ces jeunes.
- **Créer un compte épargne « permis de conduire » :** cette idée remonte au début des années 2000, et avait été proposée dans un rapport parlementaire en 2004. Elle a été introduite dans la loi relative à l'égalité et à la citoyenneté en 2016, mais en raison d'un défaut de rédaction, a été censurée. Une telle disposition pourrait être proposée dans le cadre de la LOM en veillant à sa rédaction : le livret d'épargne ne peut être ouvert que dans des établissements et organismes autorisés à recevoir des dépôts.

PROMOUVOIR LA PIÈCE DE RÉEMPLOI

Depuis 2017, les professionnels de la réparation et de l'entretien automobile **ont l'obligation de proposer aux consommateurs, pour certaines catégories de pièces de rechange, des pièces issues de l'économie circulaire à la place des pièces neuves.** Cette possibilité qui est offerte au consommateur peut lui permettre de réaliser des économies sur la réparation de son véhicule et dans certains cas, sauver ce véhicule dont le montant des réparations aurait été supérieur à la valeur du véhicule.

Le CNPA considère le développement de la pièce de réemploi comme **une vraie alternative incontournable** pour réparer son véhicule – notamment les véhicules les plus anciens. A l'heure actuelle, les pièces de réemploi s'adressent tout particulièrement **aux véhicules âgés de plus de 8 ans.**

PROPOSITIONS

- Il convient de s'assurer que **les modalités de mise en œuvre du décret soient bien applicables** par les professionnels, n'instaurent pas de contraintes supplémentaires pour leur activité, et lisible pour le consommateur.
- **Engager une baisse de la fiscalité sur la vente de pièces de réemploi** issues des véhicules hors d'usage.

NOS PROPOSITIONS EN FAVEUR DE LA FISCALITÉ ET DES DÉPENSES PUBLIQUES

AXE N°7

FAVORISER L'ACCEPTABILITÉ DE LA FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE

La contribution du secteur automobile au budget de l'Etat est considérable, s'élevant à 63 milliards d'euros par an. Cependant, tant les automobilistes que les acteurs économiques subissent des réglementations complexes et instables, générant des surcoûts.

PROPOSITIONS

- **Opérer un inventaire de l'ensemble des taxes prélevées dans le secteur automobile**, et les dispositifs auxquels elles sont affectées, afin d'avoir une visibilité complète sur chaque euro dépensé.
- Ne pas faire supporter la totalité des différentes taxes CO2 au premier propriétaire du véhicule.
- Faire une corrélation entre la fixation du malus et le nombre de places dans les véhicules.
- Prévoir **un aménagement fiscal pour la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM)**, pour les entreprises qui peuvent justifier d'une bonne gestion de l'intégralité de leurs déchets par des organismes privés et qui sont domiciliées fiscalement en France.

La fiscalité écologique peut permettre d'atteindre des objectifs environnementaux, à conditions de respecter certaines conditions. **Toute mesure fiscale doit être annoncée de façon concomitante aux politiques d'accompagnement** pour en améliorer la compréhension et l'acceptabilité. Il s'agit en cela d'éviter les effets d'annonces et la crispation de marchés sensibles, ainsi que l'incompréhension des consommateurs. Aussi, les mesures de fiscalité écologique doivent faire l'objet en amont de **véritables études d'impact socio-économique et environnemental** et, en aval d'une évaluation de leurs effets environnementaux et économiques.

La fiscalité écologique ne doit être choisie que s'il n'existe aucune voie technologique permettant de répondre à l'objectif. Il s'agit d'assurer la compatibilité des mesures avec le niveau technologique existant et sans se focaliser sur le seul rendement budgétaire.

Enfin, la fiscalité et la réglementation en matière énergétique et environnementale ne peuvent s'appliquer de façon uniforme sur l'ensemble du territoire national au regard des disparités économiques, sociales, géographiques et territoriales. **Les règles applicables (normes, taxes, etc.) doivent respecter un principe de subsidiarité et être adaptées localement** en fonction de la réalité de chaque territoire.

AXE N°8

FAVORISER LA LISIBILITÉ DE LA POLITIQUE BUDGÉTAIRE ET FISCALE

Le lien entre les dépenses et les recettes est mal compris par les petites et les moyennes entreprises. L'impôt payé par l'entreprise doit être en lien avec les services publics locaux dont elle bénéficie. Parallèlement, il conviendrait de faire preuve de pédagogie pour expliquer à quoi sert tel ou tel impôt. La politique fiscale est perçue comme trop complexe et mériterait d'être simplifiée. **Certaines taxes pourraient ainsi être réduites voire supprimées**, à l'image de la TASCOM ou de la TLPE : il apparaît injuste de taxer un professionnel sur ses enseignes, lorsque celles-ci visent simplement à indiquer la localisation de l'établissement afin que les clients puissent le trouver facilement.

Plus généralement, l'illisibilité de la politique fiscale entame le consentement à l'impôt et l'existence de fortes disparités entre territoires met à mal le sentiment de justice fiscale.

La fiscalité locale doit être prévisible, lisible et socialement acceptable. Le nombre de collectivités habilitées à lever les impôts doit être limité. Un plafonnement de la fiscalité locale doit être instauré. A titre d'illustration, les différents niveaux de collectivités ont perçu plus de 133 milliards d'Euros d'impôts en 2016, contre 82,3 Milliards en 2005. Additionnés aux prélèvements nationaux et sociaux, ces prélèvements pèsent sur la compétitivité des entreprises. et contribuent à alimenter le sentiment d'un système injuste et d'une fiscalité locale non maîtrisable et pénalisante.

En matière de fiscalité de production, **il faut éviter une fiscalité franco-française qui pénalise les entreprises dans leur compétitivité sur le plan européen.** Les impôts de production sont des impôts supportés par les entreprises indépendamment de la quantité ou de la valeur des biens et des services produits ou vendus, qui s'apparentent à des coûts fixes. A titre d'exemple, on peut citer la taxe sur le foncier bâti, le versement transport ou la cotisation foncière des entreprises. Ces impôts sont plus élevés en France (3,2% du PIB) que dans les autres pays européens (0,5% du PIB en Allemagne, 1,5% du PIB en Italie).

La **part des taxes sur les prix des carburants vendus en France est par ailleurs l'une des plus élevées des 28 pays de l'Union Européenne.** Concernant le gazole, l'État français se situe à la 2^e position des États membres dont les taxes sont les plus importantes de l'Union Européenne (58,7%) juste derrière l'Italie (58,9%). Conséquences : une déperdition de la consommation de carburants au profit des pays frontaliers (Espagne, Allemagne) et une chute des volumes chez les professionnels ; et pour l'État, une perte de recettes fiscales.

Les mesures positives initiées en matière de pouvoir d'achat ne doivent pas pénaliser les entreprises. Il est indispensable de maintenir un cadre compétitif pour les entreprises et de répondre aux attentes du tissu des petites et moyennes entreprises, qui souhaitent des dispositions simples, claires et souples dans leur application.

Le coût du travail demeure élevé en France en raison du poids des charges sociales patronales. Les cotisations sociales des employeurs représentent près de 260 milliards d'euros, contre 150 milliards d'euros en Allemagne. Le poids des prélèvements sociaux constitue un frein à l'embauche dans de nombreux secteurs, alors que les besoins d'emplois nouveaux sont avérés, en particulier dans les entreprises artisanales de la réparation automobile.

Globalement, il convient de redonner du sens à la valeur travail afin que chaque entrepreneur puisse vivre dignement de son travail et soit récompensé dans sa prise de risque. Dans cette optique, le CNPA est favorable à ne plus imposer les bénéfices réinvestis dans les entreprises soumises à l'impôt sur le revenu. De même, il conviendrait de valoriser plus avant le travail indépendant en rendant davantage les entreprises individuelles artisanales éligibles à la prime d'activité.

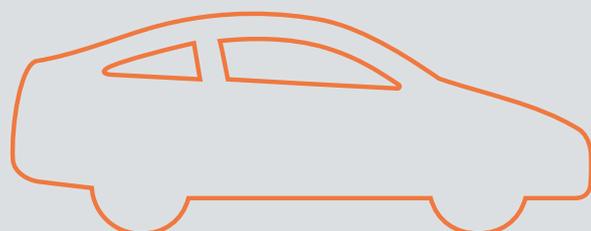
AXE N°9

AGIR SUR LA DÉPENSE PUBLIQUE PLUTÔT QUE DE CRÉER DE NOUVELLES TAXES

La France est l'un des pays où la part de la dépense publique dans la production nationale est la plus élevée d'Europe (56,5 % du PIB). La France est également championne européenne des prélèvements obligatoires avec 48,4 % du PIB en France en 2017, alors qu'elles s'élèvent en moyenne à 40,2 % du PIB au sein de l'Union européenne. La Cour des comptes met régulièrement en évidence une dépense publique mal utilisée voire peu efficace dans certains domaines.

Augmenter la dépense publique c'est pénaliser l'activité économique et la compétitivité des entreprises et, in fine, aggraver le chômage. **Il est désormais indispensable de réduire la dépense et d'agir sur le taux de prélèvements obligatoires, en se donnant des objectifs et un calendrier ambitieux.** De nombreuses expériences étrangères (Canada, Suède, etc.) démontrent qu'il est possible de procéder à une réduction effective de la dépense par des engagements suffisamment forts. Seul un rééquilibrage des Comptes publics et une réforme de nos finances publiques en profondeur permettront de rendre du pouvoir d'achat aux ménages et de libérer les entreprises d'une fiscalité qui pèse fortement sur leurs activités.

Dans cette perspective, il faut changer complètement de méthode, **revoir en profondeur les missions des services de l'Etat et des collectivités locales, réallouer efficacement les ressources grâce à une meilleure sélectivité.**



NOS PROPOSITIONS EN FAVEUR DE L'ORGANISATION DE L'ETAT ET DES SERVICES PUBLICS

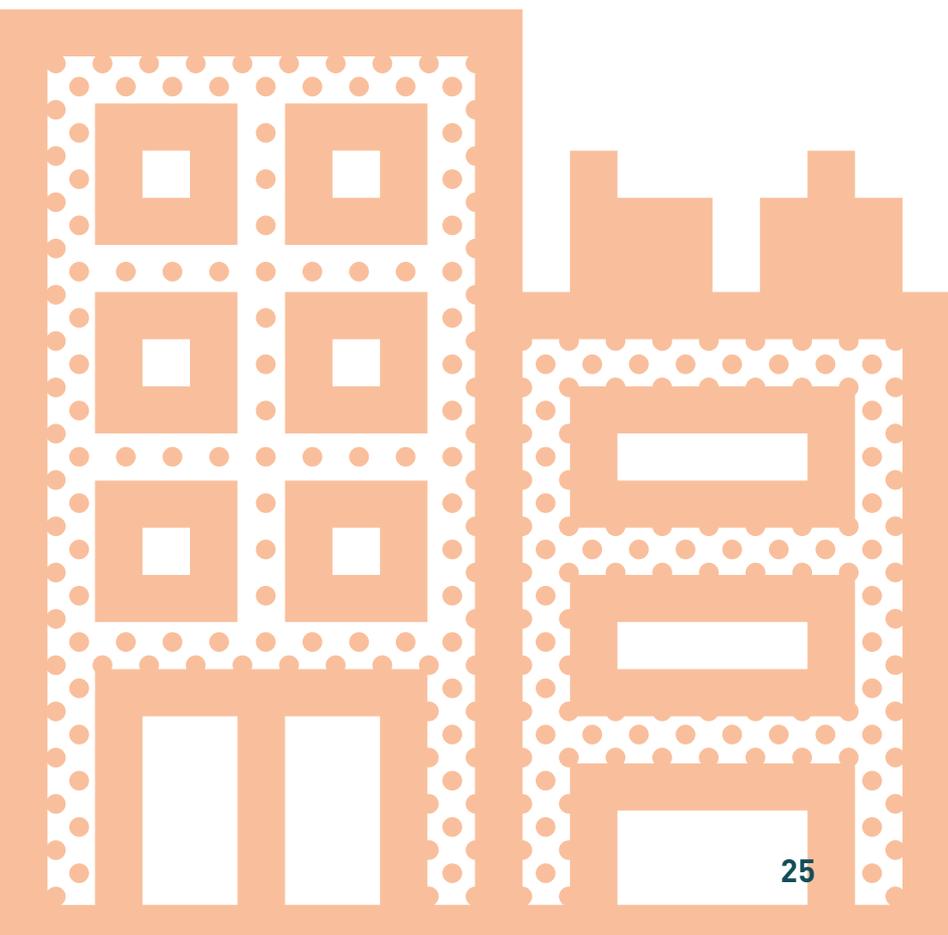


AXE N°10

GAGNER EN COHÉRENCE DANS LA GOUVERNANCE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

A l'heure actuelle, **les problématiques liées à la mobilité sont segmentées entre plusieurs ministères, sans réelle coordination**. Il est indispensable de changer de méthode. Le Gouvernement et le législateur doivent renouveler leur mode de concertation et de prise de décision.

Les pouvoirs publics pourraient ainsi envisager la **création d'un Ministère de la mobilité**, ou d'une délégation interministérielle intégrant les compétences relatives à l'aménagement du territoire, au développement économique, et à la transition énergétique. Les pouvoirs publics doivent davantage favoriser le travail en interministériel et éviter la segmentation des politiques publiques qui nuit à leur cohésion. Il est indispensable de **fonctionner selon un pilotage transversal et par projet**, afin de tenir compte de l'ensemble des enjeux stratégiques pour la mobilité terrestre.



AXE N°11

REPENSER L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET TERRITORIALE DE L'ETAT

L'organisation territoriale de l'Etat est vue comme une multiplication de strates qui nuit à la compréhension et à la visibilité des politiques publiques. Les différentes réformes territoriales n'ont fait qu'accentuer le « millefeuille territorial » sans donner une vision claire et préciser des compétences de chaque strate de collectivité. L'empilement des niveaux de collectivités et les superpositions de compétences nuisent à la bonne gestion des deniers publics et éloignent les Français des services publics du quotidien.

PROPOSITIONS

- Réduire le nombre d'échelons administratifs infrarégionaux en encourageant les fusions et les regroupements ;
- Définir précisément les compétences et les responsabilités des administrations locales et interdire les financements croisés ;
- Engager une vaste refonte de la fiscalité locale en la rendant plus lisible pour les contribuables et les entreprises : chaque ressource fiscale identifiée doit financer une compétence clairement définie.

Les entreprises souhaitent des services publics de proximité, facilement accessibles avec des guichets uniques, modernes et efficaces. La bureaucratie, la complexité administrative, les sur-réglementations nuisent à la bonne marche du pays et à la vie des entreprises. L'organisation des administrations locales nécessite d'être optimisée de façon efficace afin de fournir des services publics de plus grande qualité aux usagers.

PROPOSITIONS

- Encourager l'implantation de guichets uniques dans les commerces ;
- Créer un compte unique en ligne pour les usagers leur permettant d'accéder à une palette complète de démarches administratives.

Enfin, il convient de repenser les relations entre les entreprises et les différentes administrations, afin de les rendre plus souples, apaisées et efficaces. Malgré les réformes de modernisation de l'Etat, la crise de confiance est toujours aussi visible entre l'Etat et les citoyens. Il convient d'engager un changement de culture servicielle et d'opter pour une logique fondée sur des critères de satisfaction et d'open data.

PROPOSITIONS

- Favoriser un dialogue constructif entre les entreprises et l'administration compétente en matière de contrôle fiscal, Urssaf et droit du travail ;
- Permettre à des agents référents de l'administration d'agir en facilitateurs et en partenaires des entreprises ;
- Prévoir la possibilité de mettre en place des tiers de confiance, délégataires de service public, assurant un rôle de conseil et d'accompagnement des entreprises tout en assurant leur contrôle et leur pilotage ;
- Mettre en place des indicateurs de qualité de service public et publier régulièrement leurs performances.

AXE N°12

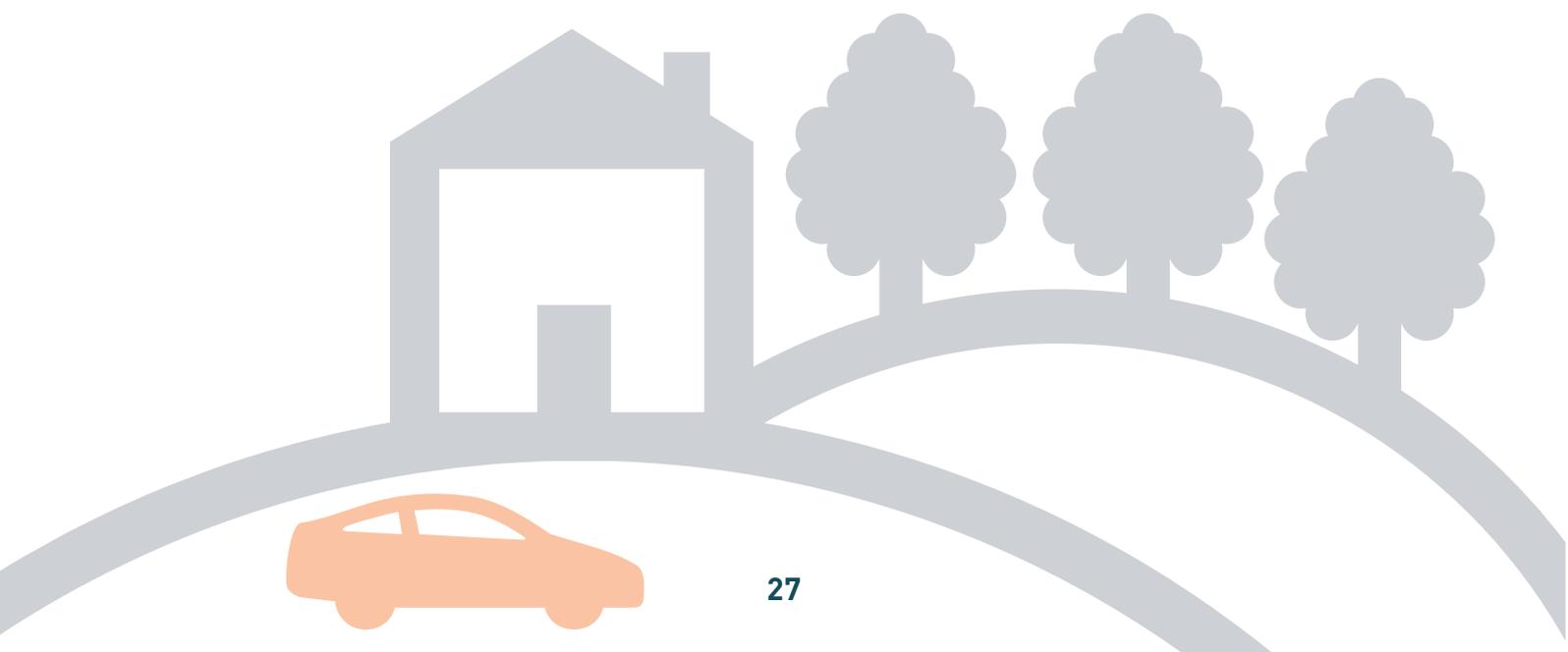
REDYNAMISER LES TERRITOIRES RURAUX

Face au mouvement de métropolisation et de concentration des services dans les grands centres urbains, de nombreux territoires souffrent de plus en plus d'un défaut d'attractivité, renforçant le sentiment de fracture territoriale. La redynamisation de nos territoires et des centre-bourgs passe nécessairement par le développement de l'activité et de l'emploi. Les entreprises sont des acteurs majeurs de l'économie de proximité et offrent des opportunités de carrière aux salariés avec des qualifications correspondant à leurs besoins. Les commerces de proximité sont des facteurs de cohésion sociale et continuent à ce titre d'être plébiscité par les habitants. Il s'agit donc d'inciter les acteurs à réinvestir les centres-bourgs, à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités, afin de contribuer à la croissance des territoires ruraux.

Ceci est particulièrement vrai en matière de formation. La réforme de 2018 a en effet conduit à une concurrence importante entre les Centres de formation d'apprentis, provoquant ainsi le départ de nombreux apprentis de zones peu denses vers les métropoles. Alors que de plus en plus d'entreprises, en particulier des TPE et des entreprises artisanales, rencontrent de réelles difficultés de recrutement en raison de leur localisation géographique, **il est primordial de maintenir des pôles de formation afin d'attirer les jeunes dans ces territoires et de répondre aux besoins d'emploi de ces entreprises.**

PROPOSITION

Revoir le dispositif de zones de revitalisation rurale : les zones actuelles ne couvrent pas l'ensemble des territoires ruraux, en raison de critères liés à la densité de population à l'échelle du groupement de communes et au revenu fiscal médian. Il faudrait délimiter ces zones selon un critère unique de densité de population communale et en appliquant à ces zones plus larges une exonération fiscale et sociale dégressive.



NOS PROPOSITIONS EN FAVEUR DE LA DÉMOCRATIE ET LA CITOYENNETÉ



Aujourd'hui, les organisations patronales et associations professionnelles sont impactées par des tendances de fond.

Les corps intermédiaires doivent se renouveler et innover, jouer la carte de l'ouverture et de la prospective, être mieux connectés aux évolutions de la société. **Ces organisations ont vocation à étendre leurs missions et leurs compétences**, tout en jouant pleinement leur rôle de tiers de confiance et de garants de l'ordre public.

À ce titre, le CNPA tient à porter une vision pragmatique, pour traduire les préoccupations d'une majorité silencieuse d'automobilistes, mais également à apporter un éclairage aux pouvoirs publics pour qu'ils prennent en compte ces évolutions dans les politiques publiques. Que ce soit dans des secteurs tels que l'éducation routière, le contrôle technique ou l'entretien-réparation, ou en matière de protection des données personnelles liées aux véhicules connectés, nous tenons à informer et à mieux protéger le consommateur. **Les organisations patronales et organisations professionnelles ont vocation à étendre leurs missions et leurs compétences**, que ce soit en termes de diffusion des nouvelles technologies, de promotion de solutions, d'anticipation des mouvements à l'œuvre ou en favorisant le décloisonnement entre les acteurs et les parties prenantes.

Les évolutions législatives et réglementaires récentes en matière de négociation collective ont accentué la concurrence entre les entreprises, en particulier entre les grandes entreprises et les TPE-PME. En tant que pourvoyeuses d'un socle minimal de normes, **il appartient aux branches professionnelles de réguler les effets de cette concurrence dans un objectif de sécurisation juridique et d'égalité de traitement entre toutes les entreprises**. Il s'agit d'une mission fondamentale qu'elles doivent assurer, notamment au regard des dispositions légales en vigueur

Le rôle d'une organisation patronale telle que le CNPA n'est aujourd'hui pas suffisamment défini. Nous participons pleinement à l'élaboration des politiques publiques, mais cette contribution n'est pas reconnue par l'Etat comme contribuant à l'intérêt général. Il apparaît nécessaire d'**ouvrir une réflexion sur l'adaptation de la réglementation relative aux syndicats et aux associations**. La question de leur financement comme de leur transparence à l'égard des parties prenantes est également l'un des thèmes majeurs à venir. Le CNPA souhaite prendre pleinement part à ce débat, et démontrer son exemplarité, que ce soit auprès des automobilistes ou des entreprises.

Enfin, **les représentants de la société civile, à l'instar des organisations professionnelles, souhaitent être mieux associés à la prise de décision publique** : il faut que les pouvoirs publics comprennent l'intérêt à associer les organisations représentatives en amont des décisions, ou réfléchissent à travailler dans le cadre de missions plutôt que selon le fonctionnement des administrations existantes.





CNPA
50 rue Rouget de Lisle
92150 Suresnes
www.cnpa.fr