

LE PRÉSIDENT

Suresnes, le 9 juillet 2019

Monsieur Edouard PHILIPPE

Premier Ministre
57 Rue de Varenne
75007 PARIS

Monsieur le Premier Ministre,

Le Président Luc CHATEL venant d'intervenir auprès de vous au nom de la PFA dans la perspective du Comité Stratégique de Filière Automobile du 12 juillet prochain, je me permets également d'attirer votre attention sur des points complémentaires fondamentaux.

Vous savez que la filière automobile, rassemblée au sein de ce CSF avec toutes les parties prenantes, représente un poids déterminant en France et en Europe. Composée des grands groupes industriels, elle est également riche de la diversité des services de l'automobile et de la mobilité. L'écosystème global représenté par le CNPA est ainsi de 140.000 entreprises et de 500.000 actifs. Ses acteurs sont au contact des réalités de nos clients et implantés dans toutes nos régions, en se positionnant comme les prestataires des mobilités du quotidien et les gestionnaires du parc automobile sur l'ensemble de son cycle de vie et des services associés.

Il s'agit d'une responsabilité difficile et importante, particulièrement dans le contexte de la combinaison des transformations que doivent réussir tous les acteurs de la filière.

1-Malgré un contrat stratégique de filière signé en mai 2018 avec l'Etat et dont le CNPA est partie prenante, les conditions ne semblent pas être réunies pour atteindre les objectifs de baisse de CO2 fixés à court et moyen termes. Ce constat fait peser un risque de pénalités financières qui grèveront notre compétitivité collective tout en se répercutant sur tous les échelons de la filière avec des conséquences économiques et sociales potentiellement graves.

Sur le terrain, les équipes comme leurs clients sont désemparés par une communication publique complexe, parfois très difficilement lisible. Elle s'insère à la fois dans un environnement législatif et réglementaire en constante évolution, et dans le cadre d'orientations nouvelles prises par de grandes collectivités locales. La mise en place des ZFE en est l'une des récentes illustrations, alors que le projet de loi sur les mobilités pose un cap très ambitieux sans être encore au terme des discussions parlementaires.

A la veille de la préparation du projet de loi de finances 2020, il me semble essentiel que votre Gouvernement arbitre rapidement les meilleures formes de soutien à la filière et à ses clients, dans le cadre d'une concertation encore plus resserrée avec tous ses acteurs.

Si le CNPA partage les propositions du Président Luc CHATEL en faveur de l'électromobilité, nous sommes également alignés sur la nécessité de respecter le principe de neutralité technologique et énergétique qui est au cœur des engagements du contrat de filière.

Le diesel, dont l'image a été minée de manière excessive, est, avec d'autres énergies, le carburant économique et social dont nous avons besoin, tant pour adresser les différentes attentes des clients selon leurs usages que pour atteindre nos objectifs en termes de réduction de CO₂.

Il me paraît ainsi fondamental que le cahier des charges de l'étude scientifique annoncée il y a déjà plusieurs mois sur les émissions des véhicules thermiques en conditions réelles puisse être confirmé le 12 juillet au sein du CSF qui est le cadre adapté de la concertation engagée.

L'objectif, selon ses résultats, est de clarifier et d'équilibrer la stratégie sur une base objective, indépendante et donc incontestable.

De même, les effets de la baisse des ventes de véhicules diesel sont à prendre en compte au niveau de la totalité de la filière. A l'instar des travaux portant sur l'industrie, il est tout aussi indispensable de réaliser une étude d'impact rigoureuse sur les services de l'automobile pour couvrir toutes les dimensions de la problématique, ne serait-ce qu'aux niveaux de la dépréciation des stocks de véhicules et de la réparation.

Je souhaiterais également que ce point puisse être acté lors du CSF, conformément à nos demandes présentées à de multiples reprises.

2-Le marché automobile français - dont la mutation devrait mieux se corrélérer aux réalités économiques, sociales et sociétales du parc - se détermine notamment en fonction des niveaux du bonus / malus et de la TVS. Le bonus constitue un instrument efficace en faveur du renouvellement vertueux du parc, qu'il est important de pérenniser au profit des particuliers comme des entreprises. Les véhicules hybrides rechargeables doivent y être éligibles.

Le malus, qui a déjà atteint un niveau limite, à l'instar de la TVS, ne doit pas être la seule source de financement du bonus et de la prime à la conversion.

Au-delà de l'année 2020, étape importante avec un contexte marqué de surcroît par la mise en place de la norme WLTP, c'est la trajectoire budgétaire pluriannuelle qui permettra aux parties prenantes de se projeter avec efficacité : tous les acteurs, dont les entreprises et les consommateurs, ont besoin d'une feuille de route stable.

Pour les Français, la prime à la conversion constitue un dispositif central, qui connaît un franc succès depuis sa mise en place. Les dernières données établies par le Ministère à la Transition Ecologique et Solidaire sont, à ce titre, riches d'enseignements.

En les comparant aux chiffres de 2018, on observe une dynamique qui fonde l'intérêt social et écologique incontestable de cette mesure. Près de 200 000 dossiers ont été validés sur les 6 premiers mois de l'année 2019, soit presque autant que sur l'année 2018. En outre, le dispositif tel que l'avait proposé le CNPA en 2017 bénéficie largement aux ménages les plus modestes : 81% des bénéficiaires sont ainsi des foyers non-imposables, soit 10% de plus qu'en 2018. Les véhicules d'occasion sont particulièrement plébiscités (67% des bénéficiaires), avec le choix du diesel à parité avec l'essence, tandis que l'électrique reste encore à une part marginale.

Si le succès de cette prime dépasse, à nouveau, les prévisions actuelles et complique de ce fait la nécessaire maîtrise des finances publiques, il s'agit aussi de considérer que l'automobile doit relever le défi d'une transformation globale sur une échelle de temps extrêmement courte.

Par ailleurs, le renforcement de l'accès du plus grand nombre à une mobilité plus propre et plus sûre reste un élément essentiel de notre pacte républicain.

Selon le CNPA, le véhicule d'occasion et le diesel doivent ainsi rester éligibles à la PAC, avec des montants significatifs, sous peine de risquer une transition écologique insoutenable. L'articulation avec les aides locales existantes et le recentrage de l'allocation des efforts collectifs sur les populations les plus exposées doivent être recherchés de manière cohérente.

Enfin, la communication des adaptations à venir, quelles qu'elles soient, sont susceptibles d'intervenir 6 mois après les dernières modifications. Les différents acteurs ont besoin d'une feuille de route claire : la simplification des dispositifs de bonus et de prime à la conversion, dont les critères d'attribution sont trop complexes, est ainsi indispensable.

3-Pour décliner sur le terrain ces réglementations, la mobilisation des canaux professionnels doit être soulignée. Nos entreprises, qui consentent comme vous le savez à des avances de trésorerie considérables, sont un élément clef de succès de la prime à la conversion et du bonus comme dans la collecte de différentes taxes.

Aujourd'hui, 67% des demandes de prime à la conversion passent par le circuit des concessionnaires, avec un taux d'éligibilité des dossiers de 97%. Nos PME, dont certaines font encore face à des remboursements trop tardifs de l'Etat, ont par conséquent besoin d'avoir la garantie d'être réellement et rapidement soutenues dans leurs efforts financiers et managériaux.

Je souhaiterais par conséquent obtenir des assurances claires à l'occasion du CSF.

Plus généralement, nos entreprises sont les partenaires de nombreuses politiques publiques, en étant leur vecteur de communication sur le terrain et les tiers de confiance de leurs déclinaisons opérationnelles auprès de publics très divers et parfois en situation de fragilité.

La promotion de ces politiques, que ce soit pour le SIV, la sécurité et l'éducation routières, la PAC, le bonus / malus, le choix des mix énergétiques associés, l'accès aux solutions de mobilités, etc..., implique de mieux associer et de soutenir ces entreprises dans l'exercice de responsabilités sociétales.

Cet enjeu est d'autant plus important que notre secteur a vocation à interagir avec les futures Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) pour développer de nouvelles offres de services locaux sur la base de modèles économiques durables.

4-D'autres propositions sont à étudier en profondeur pour co-construire une politique des parcs automobiles et des nouvelles mobilités dans un cadre performant. Certaines, comme un dispositif d'éco-maintenance connecté au contrôle technique, permettraient de concilier les impératifs sanitaires et environnementaux avec les réalités de notre Pays.

Des pistes complémentaires, sans coûts pour l'Etat, devraient être expertisées et encouragées, telles que la diversification des offres de financements, notamment au moyen de la LOA pour les véhicules d'occasion.

A l'inverse, les projets actuels d'alourdir les obligations au niveau des campagnes publicitaires dans le cadre de la LOM, vont complexifier davantage notre droit.

De même, les premières orientations du futur projet de loi sur l'économie circulaire, avec le projet de généraliser les filières REP et les éco-organismes, sans en avoir évalué préalablement les risques pour l'équilibre des filières existantes, risquent de créer des contraintes nouvelles. Pourtant, notre secteur - qui doit continuer à progresser - est souvent exemplaire dans de nombreuses filières de recyclage et leur gouvernance.

5-Enfin, la qualité du dialogue social établi au sein de notre Branche doit être rappelée. Nos partenaires sociaux, souvent à l'unanimité, savent se fédérer pour conclure des accords paritaires en mesure d'accompagner les transformations difficiles de nos métiers et de leurs modèles économiques.

Ces initiatives, telles la co-crédation en avril 2019 d'un OPCO de la Mobilité, devraient être là encore mieux reconnues. Il s'agit de soutenir les efforts réalisés dans le maintien d'emplois qualifiés sur le sol national et la préparation des compétences de demain avec une politique de formation ambitieuse notamment à l'égard des jeunes alternants.

Je reste à cet égard préoccupé par l'avenir d'un certain nombre de nos métiers, et partant, des conséquences possibles sur l'aménagement du territoire. A titre d'illustration, la pérennité du réseau des stations-services, en particulier en zones rurales, ne me semble pas aujourd'hui appréhendée de manière satisfaisante pour nos concitoyens et les entreprises concernés.

Or, cet enjeu d'intérêt général est relié aux travaux du CSF et devrait être intégré au programme du Gouvernement pour renforcer l'accès à des services de proximité.

Le CNPA et moi-même restons à votre disposition, en vous remerciant pour l'attention que vous pourrez apporter à ces points d'alerte en vue du CSF du 12 juillet prochain.

Ce Comité est vecteur d'une dynamique très positive, et il importe de l'amplifier au moyen d'un dialogue ouvert et étroit pour renforcer une filière toujours plus responsable, innovante, pourvoyeuse de valeur ajoutée et d'emplois pour notre Pays.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de ma haute considération.



Francis Bartholomé

Copie :

- François de RUGY, Ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire
- Bruno Le MAIRE, Ministre de l'Économie et des Finances
- Elisabeth BORNE, Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports
- Luc CHATEL, Président de la PFA