

Plan de soutien automobile :

Le montant de 8 milliards largement survendu

Le président de la République a présenté le 26 mai 2020 son plan de soutien au secteur automobile français particulièrement impacté par la crise du Covid-19 et du confinement qui s'en est suivi. Le secteur est en effet véritablement sinistré : près de 500.000 véhicules produits restent stockés chez les constructeurs et les concessionnaires, représentant une valeur de 10 milliards d'euros. Par ailleurs, les ventes se sont effondrées comme dans la plupart des pays d'Europe: -97,3% en avril pour les ventes au Royaume-Uni, -88,8% en France et -97,5% en Italie, -61,1% en Allemagne. Pour la France, la baisse sur deux mois atteint -80% de l'activité et -80% des ventes. Devant l'urgence, l'Elysée affiche sortir l'artillerie lourde : 8 milliards d'euros dont 5 milliards de prêts pour Renault et un objectif chiffré, « Faire de la France la 1ère nation de véhicules propres électriques ou hybrides rechargeables, avec +1 million de véhicules produits par an à 5 ans. C'est-à-dire augmenter de 8,7% la production/an pendant 5 ans pour passer d'une production de 2,2-2,3 millions de véhicules/an à 3,2-3,3 millions, soit une croissance d'1/3 (intenable sans un "pacte productif"). Il semble cependant que derrière les ambitions, la réalité soit plus prosaïque avec plutôt 2,1 milliards d'euros d'aides nouvelles que 8.

- **L'objectif affiché de production de vente de véhicules propres semble être le même que celui développé dès février 2019 par l'exécutif**, à savoir atteindre 1 million de véhicules rechargeables dont 600.000 électriques d'ici 2022 (il y avait 200.000 véhicules électriques en France en 2019[3]), soit +200.000/an environ (hors décalage des effets de crise[4]) ;
- **Le déploiement des bornes de recharge sur le territoire**, 100.000 bornes pour 2022, est **accéléré d'1 an**, avec une cible en 2021[5] ;
- **Les montants investis dans les batteries à hydrogène se développent parallèlement à l'alliance franco-Allemande des batteries sans que l'on sache si cela appartient au même volet** : la communication gouvernementale table sur 150 millions d'euros mobilisés pour contribuer à l'effort de relance de la filière automobile en général et 40 millions d'euros à Etaples sur les batteries. En 2019, le plan annoncé en février tablait sur un investissement de 700 millions d'euros au cours des prochaines années... l'Allemagne affirmant à l'époque investir pour 1,12 milliard d'euros, afin de « rivaliser avec l'industrie asiatique » en la matière.

Le plan annoncé par le président de la République à Etaples

Celui-ci serait d'après les pouvoirs publics de près de 8 milliards d'euros, dont 5 milliards de prêts garantis par l'Etat pour Renault. En réalité les mesures nouvelles sont peu nombreuses par rapport à la programmation envisagée depuis 2019. De plus, certains dispositifs sont déjà en application[6], tandis que d'autres sont simplement accélérés par rapport aux calendriers prévus. L'effort de l'Etat « budgétaire » additionnel hors prise en charge du chômage partiel est donc « budgétairement » assez faible.

Détail du plan de 8 milliards d'euros pour la filière	Dispositif	Etat	Privé
Primes à l'acquisition	1 à 1,3	1 à 1,3	
Primes actuelles	0,5	0,5	
Soutien au Made in France	1,24	0,64	0,6
<i>Prêts actuellement garantis par l'Etat au secteur</i>	0,3	0	0,3
<i>Subventions</i>	0,2	0,2	
<i>Fonds d'investissement</i>	0,6	0,4	0,2
Participation dans le site d'Etaples/48 V	0,14	0,04	0,1
Prêt à Renault	5	5	
Total	7,74	7,14	0,6

Sources : Calculs Fondation iFRAP (mai 2020)

Il s'agit tout d'abord d'un plan de relance de la demande via des hausses de bonus et des primes à la conversion (qui pourront se cumuler) pour un coût budgétaire compris entre 1 et 1,3 milliards d'euros (là où la grille des malus avait fait l'objet d'une sévèrisation sans précédent en 2020) :

- Qu'il s'agisse du « bonus électrique majoré^[7] » : bonus à l'achat de véhicule électrique qui passera de 6.000 à 7.000 euros pour les particuliers, de 3.000 à 5.000 euros pour les entreprises ou les collectivités ; création de 2.000 euros pour les hybrides rechargeables ;
- Ou de la nouvelle prime à la conversion y compris pour des véhicules thermiques de dernière génération (crit'air 1 et 2) qui passera de 1.500/2.500 euros à 3.000 euros (thermiques) ou à 5.000 euros (électriques).

Mais l'ensemble de ces dispositifs seront « capés » :

- Mise sous condition de revenu des critères d'attribution : les primes majorées par rapport à la prime ancienne version de juillet 2019 ne seront valables que pour les particuliers disposant d'un revenu fiscal de référence (RFR) inférieur à 18.000 euros/part (soit ¼ des ménages français d'après le gouvernement) ; les particuliers disposant d'un revenu supérieur à ce montant bénéficieront des conditions prévues par l'ancienne prime (2.500 euros pour un véhicule électrique ou VHR, 1.500 euros pour un véhicule électrique (VE) ou crit'air 1 entre 21g et 50g CO2/km) ;

- Plafonnement en valeur des véhicules acquis : ces derniers ne pourront excéder une valeur marchande de 45.000 euros (alors que les dispositifs anciens qui perdurent peuvent monter avec décote jusqu'à 60.000 euros) ;
- Délais et stocks limités: le dispositif proposé n'est valable qu'à compter du 1^{er} juin 2020 et jusqu'au 31 décembre 2020 ; par ailleurs la nouvelle prime à la conversion ne sera proposée que pour les 200.000 premiers véhicules acquis pour faciliter la liquidation des invendus ;
- Ciblés essentiellement sur les véhicules électriques ou véhicules hybrides rechargeables : en regardant dans le détail les véhicules éligibles, les véhicules thermiques, et notamment les véhicules thermiques d'occasion récents, ne sont éligibles qu'à une faible proportion à la prime (les véhicules de moins de 144g CO₂/km, essence crit'air 1 et diesel crit'air 2, et immatriculés depuis le 1er septembre 2019). Or, les véhicules thermiques constituent aujourd'hui 95% des stocks.

Ensuite, s'agissant du soutien à la filière proprement dit, le gouvernement a décidé de lancer un fonds de 1 milliard d'euros. En réalité il semble que l'Etat n'arbitrerait en propre que 800 millions d'euros (790 millions pour être précis). Soit 200 millions d'euros pour accélérer la robotisation et la modernisation des sous-traitants. 400 millions d'investissements en fonds propres afin de soutenir les sous-traitants et réaliser des fusions (complétés par 200 millions d'euros issus des constructeurs PSA et Renault à parité) ; 150 millions d'euros pour porter la R&D sur la technologie d'après, soit la mobilité hydrogène et participation sur les piles et les alterno-démarrateurs[8], pour 40 millions d'euros (contre des investissements privés de 100 millions d'euros).

Finalement l'addition ne parvient à 8 milliards d'euros que si l'on ajoute les prêts aux secteurs garantis par l'Etat, ainsi que ceux accordés directement par lui à Renault à hauteur de 5 milliards d'euros (et déjà budgétés au titre des outils de « nationalisation » dans le cadre du PLF(2) 2020. Notons toutefois que ces prêts de 5 milliards d'euros seraient conditionnés à la mise en place :

- d'accords de compétitivité et d'emplois (afin d'éviter à tout prix les plans sociaux et les faillites) afin d'adapter l'activité ;
- le triplement d'ici 2022 et le quadruplement d'ici 2024 de sa production de véhicules en France ;
- ainsi que la décision de développer le nouveau moteur de 100 KW de l'Alliance (Renault, Nissan) à Cléon et de rejoindre Saft dans le programme européen des batteries.

Les angles morts du plan de soutien de la filière interrogent

Comme on peut le relever, financièrement les « engagements » nouveaux de l'Etat sont limités au minimum, au plus 2,1 milliards d'euros. C'est assez faible pour « restructurer » une filière comme l'automobile.

Par ailleurs les options sont plutôt orientées vers le déstockage rapide des invendus pour soulager la trésorerie des constructeurs que sur une démarche de bascule vers l'électrique ou l'hybride. Le plafonnement des primes exceptionnelles à 18.000 euros par part de RFR montre que l'ambition du gouvernement est de cibler ces aides vers les plus modestes. Comment imaginer qu'un couple même aidé, achète un véhicule représentant pour lui le salaire annuel de l'un de ses membres ? Par ailleurs les arbitrages sont plus orientés à raison du parc de véhicules invendus qu'à raison d'une vraie

conversion vers l'électrique ou l'hybride (mais cette option est inévitable pour ramener du cash dans les affaires à partir de stocks ultramajoritairement thermiques) :

- Les moteurs thermiques (diesels ou essence) de dernière génération vont bénéficier des aides (ce qui devrait permettre de renouveler très partiellement le parc de 39,3 millions de véhicules individuels roulants^[9], par ailleurs d'un âge modéré de 10,6 ans) ;
- Il nous semble que les aides à l'électrique sont mal orientées : en particulier les hybrides auto-rechargeables (cinétiques) ne sont pas concernés. C'est le cas par exemple des véhicules Toyota produits en France^[10]. Or ce type de véhicule hybride convient parfaitement aux habitants des zones urbaines vivant en immeubles. Au contraire des véhicules hybrides ou 100% électriques rechargeables qui supposent soit un parc de recharge adapté (d'entreprise en dehors des zones urbaines) ou d'habitations en zones périurbaines ou rurales disposant d'habitats pavillonnaires (rurbains, etc.) Le gouvernement délaisse donc les habitants des villes qui ne disposent pas de parking ou sont en copropriété. Or ce sont les plus nombreux, et les plus sensibles aux impératifs écologiques. Les pouvoirs publics ratent donc leur cœur de cible ;
- S'il y avait toutefois l'envie d'abandonner clairement la technologie hybride cinétique, il n'y a pourtant aucune mesure annoncée pour développer les bornes de recharge dans les parkings publics ou privés détenus individuellement ou en copropriété. Là encore, des mesures complémentaires sont-elles à venir ? Le plan annoncé n'en parle pas ;
- Par ailleurs, le plan ne développe pas – sauf pour l'avancer en calendrier – la problématique du réseau des points de recharge et en particulier la régulation des modes extrêmement divers de tarification que les opérateurs y appliquent, complexifiant du même coup les trajets longs pour les propriétaires de voitures 100% électriques^[11]. On est aujourd'hui en la matière plutôt dans le Far-West que dans le jardin à la française ;
- Enfin, les primes à la conversion et autres boni écologiques sont toujours transitoires. Pour les premières on connaît l'effet des « Baladurettes » et des Juppettes » sur le niveau des ventes, et surtout le coût pour le secteur de leur suppression^[12] qui s'est élevé à deux chiffres^[13] à l'époque dans les mois suivants. En effet, ces primes permettent de « présentifier » des achats futurs qui donc ne se produiront pas à l'avenir. On décale ainsi les ventes en les accélérant. D'où le scepticisme généralement du secteur sur l'emploi de ce type de mesures à moyen terme. Car les ventes d'aujourd'hui ne feront pas les ventes de demain, mais d'après-demain. **Le gouvernement risque donc de devoir soutenir à bout de bras longtemps le secteur** et ces primes vont devoir se pérenniser dans le temps pour éviter un effondrement brutal de la demande, même une fois que la situation économique sera consolidée.

Le plan de relance n'intègre pas suffisamment à ce stade l'ensemble des composantes de la filière automobile - rappelons que les services de l'automobile représentent 500.000 actifs sur 900.000 emplois au sein de la filière - à l'instar des acteurs de l'entretien-réparation automobile, de la location de véhicules, du recyclage de véhicules, de la distribution de carburants ou de l'éducation et de la sécurité routière. Aucune réponse n'a pour l'instant été apportée à ce tissu d'entreprises de proximité, qui représentent un nombre d'emplois considérables implantés dans tous les territoires.

A titre d'exemples, des dispositions telles que l'adoption d'un « Chèque réparation », ou une baisse de fiscalité pour les pièces de réemploi auraient pu être prévues. Emmanuel Macron a pourtant mis en

avant la nécessité de promouvoir les véhicules propres, mais aucune mesure ne concerne l'après-vente automobile, alors que ce type de disposition permettrait de répondre aux priorités fixées par le gouvernement en matière de mobilité propre et d'économie circulaire.

La réflexion par la fiscalité ne peut être sectorielle et doit interroger les impôts de production

Reste donc la politique de l'offre. Elle mériterait d'être plus accentuée que les mesures de secours qui sont détaillées aujourd'hui. En effet du côté de la demande, celle-ci est artificiellement solvabilisée (via les dispositifs de primes et bonus vus plus haut) par des incitations qui sont assises sur la fiscalité écologique elle-même. Pour bien prendre en compte le phénomène il faut considérer la fiscalité écologique dédiée au secteur automobile dans son ensemble et comparée (notamment via les études annuelles de l'ACEA (l'association européenne des constructeurs^[14])). Il apparaît en particulier que la France est en 6^{ème} position pour la taxation de ses véhicules :

En points de PIB	Exercice des données disponibles	TVA payée sur les véhicules (ventes, services, réparations, pièces)	Taxe sur les ventes et l'enregistrement	Taxe annuelle sur les propriétaires	Taxe sur les carburants et lubrifiants	Autres taxations sur les permis	Taxes d'assurance	Péages	Droits de douanes	Autres taxes	Total (monnaies nationales)
Portugal	2019	2,1	0,3	0,3	1,6			0,1			4,5
Belgique	2018	1,6	0,1	0,4	1,9	0	0,2	0,2		0,2	4,5
Italie	2018	1,1	0,1	0,4	2,1		0,2	0,1		0,3	4,3
Grèce	2019	0,2	0,2	0,6	3,0					0,1	3,9
Autriche	2017	0,8	0,1	0,6	1,5		0,1	0,6		0,1	3,9
France	2018	0,8	0,1	0,0	1,8		0,2	0,5		0,1	3,6
Finlande	2018	0,7	0,4	0,5	1,7		0,2				3,5
Allemagne	2018	0,9		0,3	1,2	0,0	0,2	0,2	0,0		2,8
Pays-Bas	2019	0,1	0,3	0,5	1,3	0,0	0,1	0,0		0,2	2,6
Espagne	2018	0,4	0,0	0,2	1,7	0,0				0,1	2,5

En points de PIB	Exercice des données disponibles	TVA payée sur les véhicules (ventes, services, réparations, pièces)	Taxe sur les ventes et l'enregistrement	Taxe annuelle sur les propriétaires	Taxe sur les carburants et lubrifiants	Autres taxations sur les permis	Taxes d'assurance	Péages	Droits de douanes	Autres taxes	Total (monnaies nationales)
Royaume-Uni	2018/19	0,6		0,3	1,3					0,1	2,2
Danemark	2018		0,9	0,4	0,8		0,1	0,0			2,2
Irlande	2019	0,2	0,3	0,3	1,0	0,0	0,0				1,8
Suède	2019	0,5		0,3	0,9		0,1	0,1			1,7

Sources : ACEA Tax Guide 2020, retraitements Fondation iFRAP 2020

Il existe toujours avec l'Allemagne en faisant abstraction de la TVA et la fiscalité sur les carburants et lubrifiants un différentiel de 0,4 point de PIB (1 point contre 0,6 point de PIB) s'agissant de la fiscalité pesant sur l'utilisation des véhicules. En particulier la France taxe plus sur les ventes de véhicules, sur les assurances et sur « les autres taxes » (+0,1 point de PIB à chaque fois[15], soit respectivement de 2,3 ; 1,4 et 1,7 milliards d'euros).

Le jaune budgétaire sur la transition écologique 2020 (p.68) permet bien d'identifier ces différences[16] : on vérifie que le différentiel se situe au niveau de la taxe sur les certificats d'immatriculation (taxe « cartes grises) pour 2,326 milliards en 2019, de la taxe spéciale sur les conventions d'assurance pour 1,03 milliard d'euros, de la taxe additionnelle sur les certificats des véhicules neufs pour 550 millions d'euros et des autres taxes transport à 800 millions d'euros.

Ces taxes frappent donc avant tout la demande plutôt que l'offre de véhicules neufs. Les constructeurs comme les concessionnaires et l'ensemble des sous-traitants doivent plutôt s'appuyer **sur des baisses d'impôt de production**. En particulier :

- TASCOM (taxe sur les surfaces commerciales) : 774 millions en 2018 ;
- TLPE (taxe locale sur les enseignes et publicités extérieures), 183 millions en 2018 ;
- CFE (cotisation foncière des entreprises) : 7,9 milliards en 2018 ;
- Taxes foncières (en particulier la TFPB) : 15,5 milliards en 2018[17]

Or ces impôts de production constituent tous des impositions locales, sur lesquelles des exonérations provisoires devraient être pratiquées au bénéfice des entreprises concernées ; avec une réflexion par filière (que l'Etat pourrait compenser pour les collectivités en les traitant comme des dégrèvements dans le cadre du PLFR(3) 2020 par exemple qui devrait largement leur être consacrés). Ces éléments devraient être versés au dossier plus large de la baisse des impôts de production[18], dans le cadre d'un pacte productif accéléré[19].

Conclusion

Le plan actuel est donc bien maigre et surtout il ne s'articule pas avec le plan européen de 750 milliards d'euros présenté par la Commission européenne du 27 mai[20]. Surtout, il semble réchauffer les plats, avec de véritables dépenses nouvelles d'au mieux 2,1 milliards d'euros. Les angles morts sont nombreux pour un secteur qui était déjà en souffrance avant la crise du Grand Confinement[21]. La bascule vers l'électrique ne semble pas assurée en milieu urbain (notamment sur le plan réglementaire), par ailleurs les aides concernant l'offre sont encore trop peu fiscales et assises davantage sur des prêts à la filière que sur des baisses pérennes des impôts de production. C'est dommage. Par ailleurs l'interconnexion avec les plans européens de soutien à la filière n'est pas même esquissée. Dommage.

[1] <https://www.argusmedia.com/en/news/2102874-european-automotive-sector-plans-recovery>

[2] https://www.marklines.com/en/statistics/flash_sales/salesfig_germany_2020

[3] En octobre 2019, la France disposait d'un parc de 250.000 véhicules électriques et hybrides rechargeables dont 200.000 véhicules 100% électriques, <https://www.automobile-propre.com/voitures-electriques-et-hybrides-rechargeables-les-immatriculations-de-septembre-en-details/>

[4] Voir en particulier http://www.avere-france.org/Site/Article/?article_id=7567, ainsi que le rapport Mosquet/Pélata, https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/cge/filiere-automobile_0.pdf, et la synthèse du ministère des Finances, *Produire en France des automobiles pour demain*, février 2019, https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/conseil-national-industrie/produire-en-france-les-automobiles-de-demain-dp.pdf, on consultera également le rapport CATOIR de 2016, <https://www.vie-publique.fr/rapport/273381-rapport-sur-les-vehicules-electriques-dans-lindustrie-francaise>, ainsi que le rapport de Wavestone de 2019, <http://www.avere-france.org/Uploads/Documents/15579939827929896d511ef4600f77f4f341b76131-Ensemble%20vers%20la%20mobilit%C3%A9%20electrique.pdf>

[5] Consulter notre note en date de janvier 2020, <https://www.ifrap.org/etat-et-collectivites/voitures-electriques-ou-est-le-regulateur>

[6] <https://www.linternaute.com/auto/guide-pratique-auto/1336660-bonus-malus-ecologique-jusqu-a-8000-euros-ce-qui-doit-etre-annonce/#bonus-ecologique-2020-le-nouveau-bareme>

[7] <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-un-plan-historique-de-relance-a-8-milliards-deuros-1205928>

[8] <https://www.lopinion.fr/edition/economie/plan-auto-prime-casse-conversion-risque-217806>

[9] Voir <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/les-vrais-chiffres-du-parc-automobile-francais-1168701>, ainsi que <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-des-vehicules-au-1er-janvier-2019>

[10] Regarder le replay du JT de 20 h de TF1 du 25 mai 2020, 22 min 15 <https://www.tf1.fr/tf1/jt-20h/videos/le-20-heures-du-25-mai-2020-97278728.html>

[11] Se reporter à notre note de janvier 2020, op.cit. <https://www.ifrap.org/etat-et-collectivites/voitures-electriques-ou-est-le-regulateur>

[12] Voir en particulier pour un rappel historique, <https://www.usinenouvelle.com/article/prime-a-la-casse-les-lendemain-difficiles-de-la-jupette-et-balladurette.N144106>, mais aussi, <https://www.largus.fr/actualite-automobile/les-balladurette-et-jupette-ancetres-de-la-prime-a-la-casse-134342.html>

[13] <https://www.lopinion.fr/edition/economie/plan-auto-prime-casse-conversion-risque-217806>

[14] <https://www.acea.be/press-releases/article/motor-vehicle-taxation-brings-in-440.4-billion-for-governments-in-major-eur> ainsi que leur étude annuelle 2020, https://acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2020.pdf

[15] Les taxes très fortes sur les cartes grises en Allemagne étant compensées par nos taxes beaucoup plus fortes sur les péages : +0,3 point de PIB dans un sens et dans l'autre.

[16] https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/farandole/ressources/2020/pap/pdf/jaunes/Jaune2020_transition_ecologique.pdf#page=68

[17] Voir notre Dossier fiscalité des entreprises, p.11/18, https://www.ifrap.org/sites/default/files/publications/fichiers/etude_fiscalite_des_entreprises_-_version_definitive_0.pdf

[18] Et notamment s’agissant d’une bascule à plus long terme de la fiscalité économique locale vers l’IS, en particulier s’agissant de la CVAE, voir les propositions de Damien ADAM sur la baisse des impôts de production, communiqué du 15 mai 2020.

[19] Notre plan de relance, avril 2020, <https://www.ifrap.org/etat-et-collectivites/le-plan-de-la-fondation-ifrap-pour-lemploi-et-la-croissance-et-surmonter-la>

[20] A recouper avec les projets européens spécifiques concernant la filière automobile, <https://www.dw.com/en/eu-commission-planning-green-auto-industry-rescue-report/a-53505451>, ainsi que https://www.euractiv.fr/section/economie/news/leaked-europes-draft-green-recovery-plan/?_ga=2.88037405.469453629.1590485535-916865866.1588754350

[21] Voir de façon comparée les études complémentaires du BCG, <https://www.bcg.com/fr-fr/publications/2020/covid-automotive-industry-forecasting-scenarios.aspx>, de MacKinsey, <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/automotive%20and%20assembly/our%20insights/a%20long%20term%20vision%20for%20the%20european%20automotive%20industry/race-2050-a-vision-for-the-european-automotive-industry.ashx>, et de Cap Gemini sur les intentions d’achats <https://www.capgemini.com/wp-content/uploads/2020/04/COVID-19-Automotive.pdf>