



*Dans le cadre de profondes mutations, économiques et sociétales, et de forts enjeux relatifs aux nouvelles formes de mobilité, la **FNA** souhaite contribuer à ce grand débat national.*

Ce temps fort démocratique ne doit pas rester vain. Les femmes et les hommes politiques mais aussi les acteurs économiques et l'ensemble des citoyens sont porteurs de propositions opérationnelles pour construire les bases d'un nouveau pacte social équitable, responsable et durable reposant sur nos valeurs réaffirmées.

Les entrepreneurs artisans de l'automobile et de la mobilité sont une des clés majeures de la réussite de ce projet aux côtés de tous les artisans.

Créée en 1921, la **FNA** est une organisation professionnelle représentative des entreprises de la branche des **services de l'automobile** et regroupe principalement des professionnels du commerce et de la réparation automobile, de la distribution de carburants et du contrôle technique, de l'éducation routière, et des services associés.

Bénéficiant d'un solide réseau national de services de proximité, la **FNA** optimise la capacité d'intervention des professionnels du secteur des services de l'automobile.



Contribution 1

La transition écologique

Comment rend-on les solutions concrètes accessibles à tous pour remplacer sa vieille voiture ?

La transition écologique est un enjeu sociétal majeur. De gros efforts ont déjà été faits par l'industrie automobile pour que les véhicules neufs soient de moins en moins polluants. Il n'en reste pas moins que **le parc roulant à 8,8 ans d'âge en moyenne**, que la durée de vie des véhicules tend vers 18 ans et qu'il se **vend 2,8 véhicules d'occasion pour 1 véhicule neuf**. Il est donc illusoire d'attendre une amélioration de l'impact environnemental des véhicules en comptant sur le seul renouvellement du parc. Bien entendu, ce renouvellement accélère la prise en main par les usagers des nouvelles motorisations (hybride, électrique) rejetant moins d'émissions polluantes.

La FNA reste cependant convaincue que l'enjeu pour l'environnement passe surtout par une gestion écologique du parc automobile (32 millions de véhicules), grâce à un « eco-entretien » des véhicules et un contrôle technique plus efficace sur les émissions polluantes.

■ Acquisitions de Véhicules: une nécessaire neutralité technologique

Véhicules neufs : des dispositions d'incitation fiscale à élargir

Il convient de favoriser l'achat de véhicules propres par des dispositifs fiscaux incitatifs. Il apparaît qu'une solution qui se baserait **sur une technologie unique** n'est pas pertinente, tant d'un point de vue économique que d'un point de vue environnemental.

Les annonces gouvernementales notamment du doublement du montant de la prime à la conversion pour les foyers les plus modestes **se traduisent dans les faits par une baisse des véhicules éligibles** à la prime (par l'abaissement des niveaux d'émission de 130 grammes à 122 grammes de CO₂/km et en parallèle un durcissement des normes d'homologation WLTP). Par ailleurs, pour les ménages imposables soit environ 4 français sur 10 pour les revenus 2017, les derniers textes réglementaires parus (décret paru le 28 décembre 2018) ont exclu de la liste des véhicules éligibles ceux classés Crit'air 2. Or, cela concerne **tous les véhicules diesels des normes EURO 5 et EURO 6 homologués depuis 2011**. A cela s'ajoute qu'aucun véhicule diesel ne figure dans la catégorie Crit'air 1, les foyers imposables ne pourront donc pas bénéficier de la prime pour ces modèles.

La FNA estime que **miser sur le tout électrique reste dangereux**. Le prix à l'achat (entre 17 000 et 35000€) d'un véhicule électrique est accessible qu'à peu de ménages. Ils ne sont pas non plus adaptés pour répondre seuls à la demande de mobilité grande distance.

La présence de véhicules euro 5 et 6 dans les dispositifs d'incitation fiscale est impérative dans la mesure où il s'agit de ce qui se fait de mieux en matière d'émission pour les véhicules thermiques aujourd'hui. En effet, ces véhicules diesel de dernière génération polluent en réalité moins que les véhicules essence. Il importe d'agir en toute objectivité et pour plus d'efficacité, en permettant à un plus grand nombre de nos concitoyens de renouveler leur véhicule, indispensable pour leur mobilité, par des véhicules plus sobres. Notre enjeu collectif est de sortir progressivement du parc un maximum de véhicules euro 3 et euro 4, au profit des euros 5 et 6 et des motorisations alternatives.

Véhicules d'occasion : accompagner durablement l'achat des VO les moins polluants

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les primes à la conversion **concernent également les véhicules d'occasion**. C'est une avancée que la FNA appelait de ses vœux depuis de nombreuses années. C'est un moyen efficace pour accélérer la rénovation du parc et contribuer raisonnablement à la diminution des émissions.

Néanmoins, le marché de l'occasion non éligible, notamment des VO de moins de 5 ans, reste très prisé par les automobilistes. Les véhicules thermiques ont leur préférence. Pour avoir un impact direct, les aides sur les VO devraient avoir des **critères moins stricts** que le neuf et **concerner tout autant le diesel que l'essence** quel que soit le niveau de revenu des ménages.

■ Entretien du parc : le véritable enjeu

Promouvoir l'Eco-entretien

La durée de vie d'un véhicule est actuellement d'environ **19 ans**. Pour cela, nous rappelons **l'importance de l'entretien des véhicules et plus particulièrement de l'éco entretien**. Ces prestations ne sont pas encore bien connues du grand public mais elles assurent aux clients un réel diagnostic de la chaîne de combustion du véhicule (qui est avant tout une machine thermique).

Seul ce procédé permet en réalité d'identifier les causes de dysfonctionnement du véhicule entraînant des dérives en matière d'émissions polluantes (ce que le diagnostic électronique actuel ne permet pas de déceler).

Une fois les causes ainsi déterminées, le professionnel de la réparation peut appliquer le traitement adéquat pour remettre le véhicule dans des valeurs d'émissions proches de son état neuf (nettoyage du circuit, réparation ou remplacement d'organe).

Cette nouvelle approche permet en outre de prévenir des pannes lourdes et coûteuses qui se seraient produites ultérieurement (défaillance du turbo, de la vanne EGR, du filtre à particules ...). Des études montrent en effet qu'une part importante des

véhicules souffrent en silence, et polluent outrageusement jusqu'au jour de la panne lourde.

Traiter massivement le parc roulant permet ainsi une diminution drastique de la pollution atmosphérique, tout en épargnant aux automobilistes d'importants coûts de réparation de leur véhicule.

De telles démarches doivent être encouragées par les pouvoirs publics. La FNA propose la **création d'un chèque « transition écologique » ou « eco-entretien »** pour accompagner les automobilistes, dès lorsqu'ils s'adressent à des réparateurs labellisés à cet effet. A titre de comparaison, une prime à la conversion de 4000 € touchant un usager pourrait aider efficacement plus de 40 automobilistes.

■ Renforcer le rôle préventif du contrôle technique

Le contrôle technique exerce depuis plus de 20 ans le rôle d'observateur expert de l'état du parc roulant. Indépendant de toute autre activité, il scrute les défauts affectant le véhicule de manière impartiale et neutre. Acteur de la sécurité routière, il souffre d'un déficit d'image véhiculé y compris par la représentation nationale.

Or, il sera le **vecteur de la réussite de la transition écologique à condition que l'on renforce son rôle préventif**. La FNA est favorable à une vulgarisation des informations transmises aux usagers et un renforcement des défauts relevés en simples observations (mineures). **Sur le volet pollution, le contrôle technique doit rester un tiers de confiance** qui vient valider la maîtrise des émissions polluantes des véhicules C'est là tout l'intérêt de la mise en œuvre d'un contrôle plus pertinent des particules fines, et à terme d'un contrôle élargi aux 5 gaz dans des conditions adaptées aux contraintes des centres de contrôle technique. Ces dispositifs doivent être accompagnés d'une campagne de communication valorisant le rôle du contrôle technique qui, loin de constituer un impôt, permet à l'automobiliste de conserver durablement son véhicule désormais mieux entretenu.

■ Homologation d'un KIT de transformation d'un véhicule diesel en électrique

La gestion écologique du parc peut se traduire également par un changement de motorisation d'un véhicule, au profit d'une motorisation plus propre, en particulier électrique.

Ainsi, il conviendrait d'autoriser les professionnels de l'automobile agréés à délivrer des attestations de transformation d'un véhicule diesel en véhicule électrique (Comme les GPL). Les solutions existent.

■ Généraliser les filières REP et l'économie circulaire

La transition écologique passe également par une amélioration, d'une part, de l'éco-conception des produits, et d'autre part, du traitement et de la valorisation des produits en fin de vie afin de favoriser l'économie circulaire.

Pour ce faire, la FNA milite en faveur de la généralisation des filières à responsabilité élargie des producteurs (REP). Bien que basée sur la responsabilité individuelle du producteur, la REP peut être assurée par les metteurs sur le marché de manière

individuelle ou collective, **au travers d'un éco-organisme**. Elles ont montré leur efficacité.

Dans le cadre de la Feuille de route Economie Circulaire parue le 23 avril 2018, diverses mesures visent l'optimisation des filières. Elles doivent être généralisées en lien avec les organisations professionnelles. Dans notre secteur, une urgence particulière est à relever en ce qui concerne les huiles usagées, mais également les batteries électriques et assimilées pour ne pas reporter le risque sur les générations futures

Recommandations de la FNA :

Renouvellement du parc :

- Renforcement des aides à l'acquisition de « véhicules propres » (hydrogènes, véhicules anciens transformés, GNV, hybrides, Euro 5 et Euro 6) neufs pour les particuliers et les entreprises
- Réintégrer les VN diesels euro 5 et 6 pour tous
- Adopter des critères moins stricts pour les VO que les VN avec une aide dégressive à l'achat d'un véhicule d'occasion de moins de 5 ans plus propre pour les particuliers et en réintégrant les diesels Euro 5 et Euro 6
- Adopter une politique fiscale incitative et neutre d'un point de vue technologique
- Développement d'infrastructures de charges ou des nouvelles énergies adaptées aux différentes technologies

Entretien du parc

- Reconnaître d'utilité publique l'Association Eco-entretien
- Création d'un chèque « eco-entretien » pour accompagner les français dans la transition écologique du parc ou création d'un crédit d'impôt.
- Vulgarisation des informations données aux usagers suite au contrôle pollution du contrôle technique dès la première visite,
- Mise en œuvre progressive du contrôle 5 gaz,
- Autoriser les professionnels de l'automobile agréés à délivrer des attestations de transformation d'un véhicule diesels en véhicules électriques (Comme les GPL).

Filières REP

- Généralisation des filières REP à l'image du traitement des pneumatiques sur les matières telles que les huiles usagées, les batteries électriques et assimilés, le verre, le plastique,

Quelles sont les solutions pour se déplacer qui doivent être conçues plutôt au niveau local que national ?

■ A 51,8%, la population française n'a pas de réelle alternative à l'automobile

La FNA rappelle que 51,8% de la population réside dans des communes de moins de 10 000 habitants, soit 97,5% des 36 000 communes françaises. Dans ce contexte, **le déplacement automobile est incontournable**. La FNA appelle de ces vœux une mise en place d'une concertation préalable avec les acteurs du secteur pour toute **politique de restriction de circulation** et la fin de l'auto-phobie (vécue comme tel par la population) qui a été l'élément déclencheur du mouvement des gilets jaunes.

Il revient à l'état de mener **une politique neutre** sans pointer du doigt à bon ou mauvais escient, telle ou telle technologie. A titre d'exemple : le diesel a été plébiscité pendant des années par les pouvoirs publics (primes, fiscalité environnementale ...) pour le bannir ensuite. N'en sera-t-il pas demain de même pour l'électrique ?

■ Intermodalité et relais de proximité

La dynamique territoriale de notre pays repose en grande partie sur l'économie de proximité, composée de plus d'un millions d'entreprises et de salariés qui créent de la valeur ajoutée réinvestie localement.

La mobilité de nos concitoyens repose essentiellement sur le véhicule automobile, même si de plus en plus l'usage de celui-ci est partagé. Elle est par ailleurs essentielle pour le développement économique et social de notre pays.

L'enjeu est de permettre aux usagers d'optimiser l'usage de leur véhicule en encourageant une utilisation partagée, créant le maximum d'interconnexion avec le transport public (rail, bus, autocars).

Les nœuds de raccordement des différents modes de mobilité peuvent être pluriels tels que les gares, les intersections de voies, les zones de parking collectifs Cela passe par la :

- La création à ces endroits de places de parkings,
- l'installation de bornes de recharges électriques,
- le développement de services de proximité aux véhicules laissés en stationnement toute la journée (lavage, entretien, autopartage ...) en s'appuyant sur les professionnels de l'automobile, acteurs de proximité.

Il convient en outre de permettre à chaque automobiliste de disposer d'un point de ravitaillement de carburants à proximité. L'on sait que le maillage de point de vente de carburant est problématique sur nombre de territoires. Il nous apparaît urgent de réaliser une étude via le Commissariat général de l'Egalité des Territoires (CGET) **sur l'état du maillage territorial des stations-service** en France, à l'instar de celle de 2012 par la DATAR. Cela permettrait d'éclairer les décideurs sur **l'état de l'accessibilité pour nos concitoyens, à l'offre en carburants**. Cette étude posait la question de l'accès à l'énergie et du maillage territorial, jugé désastreux à l'époque, n'a fait qu'empirer. Il conviendrait de confier a minima à la région sinon aux

départements des dispositifs d'aide et d'accompagnement des professionnels dits de maillage d'urgence. A ce titre, le FISAC devrait être décentralisé au niveau de la Région.

■ Encourager les déplacements doux

L'encouragement des formes de déplacement doux, vecteur de moins de CO2, peut s'appuyer sur ces opérateurs. La mobilité doit s'imaginer à l'échelle d'un territoire et non pas quartier par quartier ou au niveau national. Les modes de déplacement doux doivent être visibles et pleinement intégrés dans l'espace urbain. L'offre de déplacement doit donc être accessible, plurielle, maîtrisée.

Recommandations de la FNA :

- Concertation dans la mise en œuvre des politiques de restriction de circulation au niveau d'un territoire
- Neutralité technologique dans la définition des politiques publiques,
- Intermodalité dans le déploiement de la mobilité en s'appuyant sur des relais locaux tels que les entreprises de l'automobile
- Déploiement d'une politique de mobilité servicielle de proximité favorisant l'usage partagée des véhicules,
- Garantir et préserver le maillage indispensable de points de ventes de carburants et d'énergies renouvelable, véritable problème national.
- Renforcement de l'attractivité des centres bourgs en veillant au maintien des commerces de proximité,
- Intégrer dans ces zones « historiques » des relais de déplacement doux et les transports publics,
- Augmenter le nombre de parkings à l'entrée des zones denses,
- S'appuyer sur les entrepreneurs automobiles de proximité et les autres commerces disposant de place pour y aménager des relais-mobilité (services de covoiturage identifiés, location



Contribution 2

Accélérer la transition écologique et digitale

Quelles propositions concrètes faire pour accélérer notre transition environnementale ?

■ Redonner aux partenaires sociaux les moyens d'agir dans l'intérêt général

Dans la filière aval de l'automobile, ces enjeux sont traités au niveau de la branche professionnelle. Pour rappel, il s'agissait d'une des branches les plus structurées de notre pays. Cela impliquait un dialogue social constructif, des actions concrètes pour accompagner les chefs d'entreprise et les salariés du secteur (convention collective, protection sociale, retraite, audits HSE, santé). En 2019, les sujets n'ont pas changé mais les dernières réformes ont privé les acteurs de la branche professionnelle, à savoir les organisations professionnelles en contact direct avec les entreprises, de leurs moyens privilégiant l'industrie et les grands groupes.

A cela s'ajoute la mise en péril de la formation professionnelle continue. La formation des actifs (chefs d'entreprise ou salariés) avait permis à chacun de gagner en compétence sans que cela représente un coût trop important pour l'entreprise (95% des entreprises étant des TPE). La filière était confiante dans la réussite de la digitalisation des ateliers, la formation des actifs ...

Les multiples réformes de la formation professionnelle ont hypothéqué l'avenir de la filière. Les fonds de formation destinés aux actifs ont été captés dans un silence général pour d'autres bénéficiaires. Les plans de formation des TPE sont en 2019 au point mort pour la première fois depuis la seconde guerre mondiale là où nous vivons une révolution numérique et environnementale.

Pour accélérer la transition environnementale, il est temps de redonner des moyens aux partenaires sociaux et surtout aux organisations professionnelles représentatives qui sont en contact direct avec ceux qui sont chargés de la mettre en œuvre auprès des usagers.

■ Concurrence saine et loyale entre les différents acteurs

Les points d'entrée de la mobilité reposent en pratique sur le maillage des artisans de l'automobile de proximité. Sans ces acteurs de proximité, les automobilistes ne pourraient pas entretenir leur véhicule, autrement qu'à des conditions de distance et tarifaires insupportables. Tout l'enjeu est de permettre de conserver un maillage dense de professionnels compétents.

Il est essentiel que la digitalisation de l'industrie automobile (véhicules connectés avec captage des données directement par le constructeur) ne constituent pas de nouvelles formes d'entrave à la concurrence se traduisant par la disparition de la filière indépendante. Il faut donc que les **réparateurs de proximité continuent à pouvoir accéder aux données du véhicule, à se former et s'équiper.**

En matière de formation, il est essentiel de leur permettre de bénéficier de conditions de prises en charge financières attractives, l'enjeu étant de maintenir l'employabilité des salariés dans un environnement technologique et digital disruptif



Contribution 3

La Fiscalité et les dépenses publiques

*Comment pourrait-on rendre notre fiscalité plus juste et plus efficace ?
Quels impôts faut-il à vos yeux baisser en priorité ?*

La fiscalité pour être plus juste et efficace doit s'orienter vers **une politique davantage incitative et dégressive**. L'évolution de la prime à la conversion automobile en est un exemple. Elle bénéficie, bien qu'encore imparfaitement, aux foyers imposables ou non, sur l'achat de bien neufs mais aussi d'occasion.

La neutralité fiscale est également importante. Le soulèvement de la population contre la politique fiscale sur les carburants en est un témoignage.

Enfin, certaines **prestations de service ayant un impact sur l'environnement** ou considérées comme essentielles pour la population devraient pouvoir bénéficier d'une **TVA réduite**. C'est notamment le cas sur le permis de conduire, sur les prestations de réparation sur des éléments de sécurité ou visant à réduire le niveau de pollution d'un véhicule (ex : eco-entretien).

Enfin, le modèle fiscal français repose trop sur les actifs (salariés – entreprises) et pas suffisamment sur la valeur ajoutée dégagée par des opérateurs qui n'emploient que peu de personnel. Plus d'équité serait appréciée. Un déploiement plus efficient de la CSG élargie en remplacement des charges sociales actuelles représente une solution à envisager.

La FNA demande :

- Politique publique neutre, incitative et dégressive,
- Baisse du taux de TVA sur les prestations d'entretien et de maintenance qui ont un impact sur le niveau d'émission des véhicules,
- Baisse du taux de TVA sur le permis de conduire,
- Un modèle fiscal plus efficient notamment avec une CSG élargi,

Faut-il supprimer certains services publics qui seraient dépassés ou trop chers par rapport à leur utilité ? A l'inverse, faut-il entrevoir des besoins nouveaux de services publics et comment les financer ?

Savoir faire fonctionner les services publics actuels et les rendre accessibles à l'ensemble de la population dans des conditions égalitaires.

Quel que soient les évolutions technologiques notamment des véhicules et l'émergence de nouvelles formes de mobilité, la sécurité routière doit guider les pouvoirs publics dans la définition des nouvelles réglementations qui viendraient réformer l'usage des voies de circulation. Ce fil conducteur semble avoir été éludé ces dernières années. Nous en voulons pour preuve, les menaces qui pèsent actuellement sur la filière de l'enseignement de la conduite véritablement bradé, la faible reconnaissance du contrôle technique comme acteur de la sécurité routière considéré comme un impôt ou l'impasse dans laquelle se trouvent les dépanneurs remorqueurs.

Pour autant, chacun de ces secteurs d'activité s'est construit en partenariat avec l'Etat ces 60 dernières années. Les opérateurs économiques lui ont fait confiance et ont respecté le cadre réglementaire, ont investi, embauché du personnel, et noué une relation de confiance avec les usagers. Aujourd'hui, en l'absence de concertation véritable, ces métiers ont le sentiment d'être indexés par les pouvoirs publics.

- **Activité d'assistance routière**

■ **Un cadre juridique datant de 1975 !**

L'activité « d'assistance routière aux usagers » est assurée par des entreprises de dépannage-remorquage de véhicules légers et de poids lourds. Le métier est notamment réglementé par l'arrêté du 30 septembre 1975 relatif aux caractéristiques techniques des véhicules de dépannage et à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés. Ce texte, jamais remis à jour, n'est plus adapté aux missions périlleuses qui leur sont confiées.

■ **Une activité disparate et inégalitaire**

Les usagers victimes de pannes sur le réseau routier sont, du fait **du manque de structuration** de certains départements en matière de dépannage, parfois confrontés à des situations difficiles. Il est en effet incompréhensible qu'un service indispensable en matière de sécurité routière ne fasse actuellement pas l'objet de critères précis de sélection des candidats et surtout d'aucun critère d'organisation en matière d'intervention des dépanneurs.

Un **cahier des charges type obligatoires permettrait d'offrir un cadre minimal** à suivre aux pouvoirs publics locaux et assurerait ainsi l'homogénéité qualitative des prestations. En outre, directement placé sous la tutelle du Préfet, ce système permettrait d'assurer une parfaite égalité entre tous les opérateurs et un meilleur maillage du territoire.

Par ailleurs, il apparaît que les règles de dépannage sur autoroute ne sont pas uniformisées. Ces propositions sont facilement applicables et permettraient de renforcer la sécurité et le confort des usagers des routes françaises.

- **Enseignement de la conduite**

L'auto-mobilité, surtout si elle est partagée, doit d'abord reposer sur une formation de qualité de l'ensemble des conducteurs. C'est le socle de base de tous les automobilistes. Le Gouvernement a engagé une réforme pour réduire le coût de ce sésame par tous les moyens. Profession captive des désidératas de l'Etat en termes d'encadrement et de développement, les écoles de conduite sont démantelées sans préavis proposant aucune alternative sérieuse pour nos concitoyens.

L'urgence de la situation oblige la FNA à proposer un certain nombre de mesures qui permettraient à la profession de maintenir une formation de qualité et l'équilibre économique de son activité.

Parmi celles-ci figurent notamment la réforme du mode de contrôle des écoles de conduite, la réduction de la TVA, la réforme des conditions d'accès à l'examen pour les candidats libres ou encore la valorisation des écoles labellisées, le recrutement d'inspecteurs pour libérer des places d'examen. Sans ces mesures, le service public d'enseignement de la conduite se désagrègera en laissant aux plus aisés un accès à des écoles de conduite ayant pu maintenir leurs activités essentiellement dans les grandes villes. Le reste de la population étant laissé entre les mains d'autoentrepreneurs hors de contrôle.

La FNA demande :

- Révision du cadre juridique encadrant le service public du dépannage remorquage,
- Réforme dans la concertation de l'enseignement de la conduite par des actions en faveur du pouvoir d'achat par une baisse la TVA qui ne mette pas en péril la filière toute entière