

MOB LIANS

Les entreprises
de la mobilité

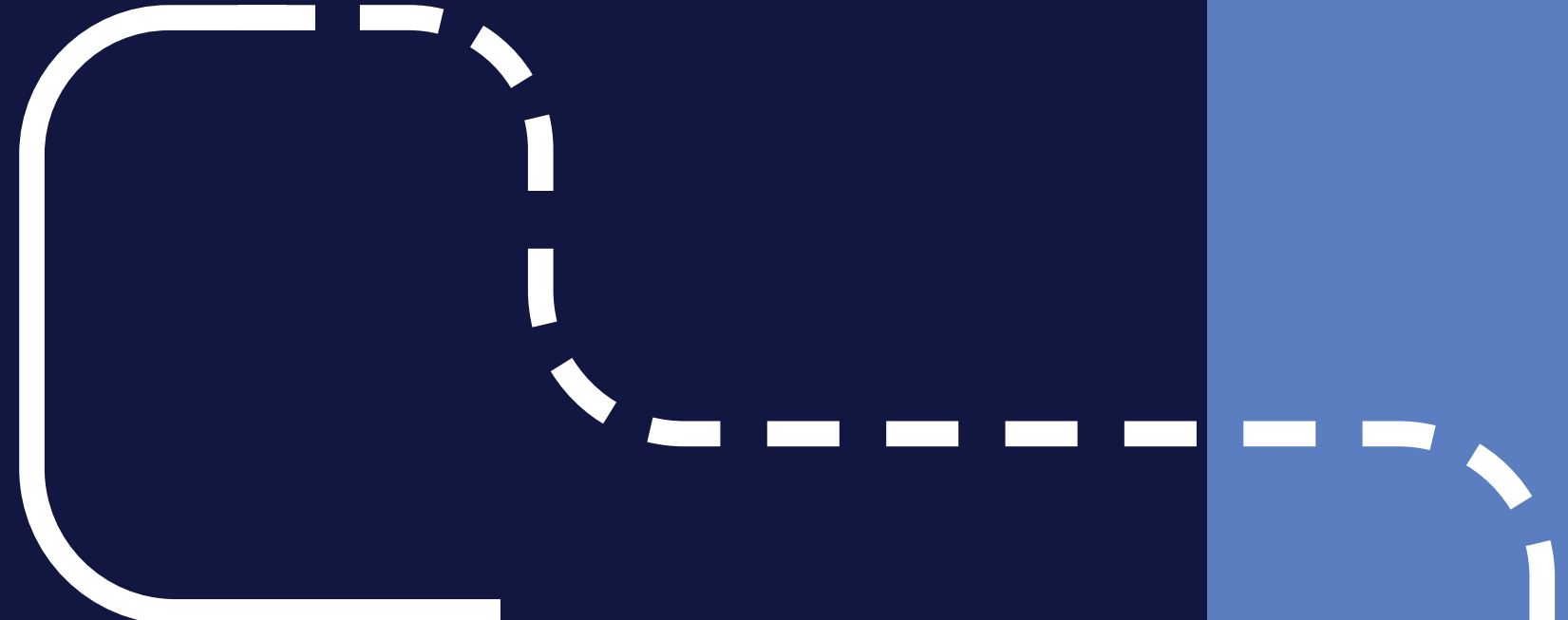


Elections Présidentielle et Législatives 2022

Sécuriser le présent
et mettre le cap sur l'avenir



Sommaire



01. La vision

10



02. Les propositions

#1. Rebondir

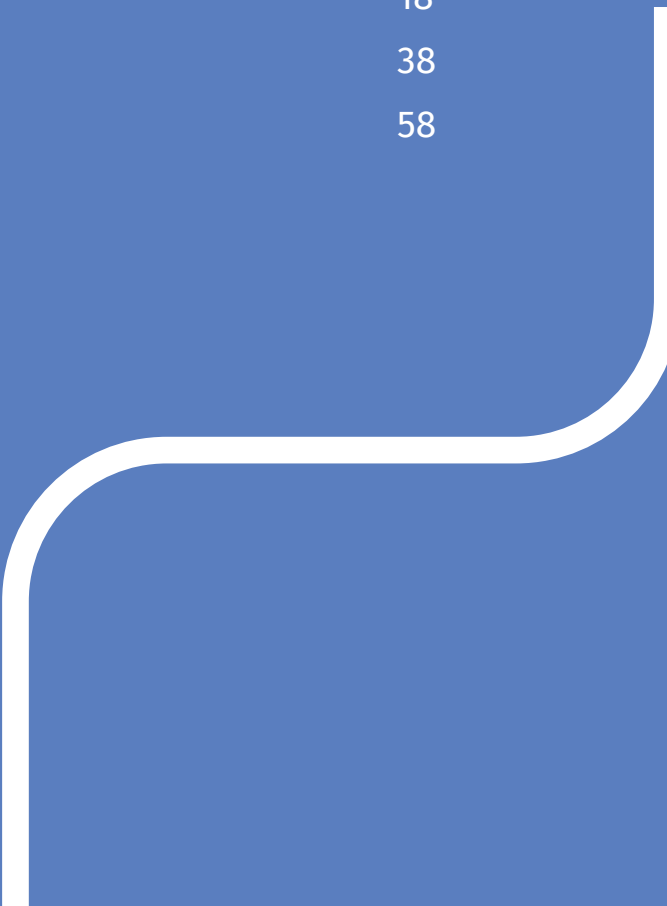
18

#2. Transformer

38

#3. Accompagner

58



Edito

“*Les défis sociaux, économiques et environnementaux que notre Nation devra affronter dans les prochaines années sont sans précédent.*”

Ce que nous retiendrons des cinq années que nous venons de connaître, c'est la saisissante place que les questions de mobilité ont occupée.

Force est de constater que l'affirmation d'un besoin toujours aigu de mobilité est un sujet qui a traversé l'ensemble de ce quinquennat : adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) ; débats sur le 80 km/h sur le réseau routier national ; mouvements sociaux, tel celui des Gilets jaunes, dont le point de départ fut l'augmentation du prix des carburants ; adoption de la Loi Climat et Résilience, qui transpose un certain nombre de mesures en faveur de la décarbonation des mobilités ; et bien sûr la pandémie du Covid19 provoquant un ralentissement historique des déplacements. Autant d'événements qui, directement ou indirectement, ont rendu particulièrement sensible l'enjeu du droit à la mobilité pour tous.

Cette place singulière qu'a occupée la mobilité au cours de ce mandat n'est en réalité pas surprenante pour ceux qui suivent et vivent ces questions au quotidien. Bien plus qu'un concours de circonstance, il faut y voir les prémices d'un mouvement d'une plus grande ampleur. Nous appelons de nos vœux l'émergence d'une conscience forte et transpartisane que le quinquennat qui débute sera décisif pour réussir la métamorphose des mobilités et ainsi définir ce qui constituera l'essentiel des mobilités quotidiennes de chaque Français au cours de ce siècle.

La question qui se pose à nous, collectivement, ce n'est pas de déterminer quelques ajustements nécessaires, mais bien **comment répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble des Français, dans tous les territoires, tout en agissant résolument en faveur de la transition écologique, en préservant la compétitivité de nos entreprises et l'emploi dans l'ensemble de nos secteurs d'activité.**

Ces transformations seront nombreuses et pour certaines radicales. C'est pour cela qu'elles ne peuvent se faire que dans **un esprit partenarial entre décideurs publics et décideurs économiques.** Les professionnels des services de mobilité n'ont cessé de s'adapter. Mais face aux évolutions à venir, ils ne pourront pas réussir seuls. Il est nécessaire que la puissance publique assume

“*La réussite de ces transformations ne peut se faire que dans un esprit partenarial entre décideurs publics et décideurs économiques.*”



pleinement son rôle de levier démultiplicateur. Dans ce domaine, le succès comme l'échec seront collectifs. Les services de mobilité représentent 500 000 emplois, autant d'emplois non-délocalisables, mais malheureusement pas indestructibles.

Avec ce livret, **MOBILIANS fait le choix de s'adresser à l'ensemble des candidates et candidats à la présidence de la République, ainsi qu'aux élections législatives.**

Quels que soient les choix des Français et la composition du Parlement, les défis sociaux, économiques et environnementaux que notre Nation devra affronter dans les prochaines années sont sans précédent.



Francis Bartholomé
Président National de MOBILIANS



Xavier Horent
Délégué général

L'intensité et la profondeur des défis à relever sont inédites avec le prochain quinquennat comme échelle de temps. Les impacts sur les différents modèles économiques impliquent la mise au point rapide d'une stratégie globale de filière, qui intègre réellement et concrètement la dimension fondamentale qu'apportent les services de l'automobile. De la startup à l'ETI, nos entreprises, ne l'oublions jamais, sont du côté des solutions, et sauront concrétiser une difficile mais indispensable transition écologique, numérique et sociétale, à condition d'être correctement soutenues et accompagnées.

Ce livret est l'esquisse d'un travail que nous souhaitons être collectif.



Le CNPA devient MOBILIANS

MOBILIANS Les entreprises de la mobilité

Le 26 janvier 2022, le **Conseil National des Professions de l'Automobile** (CNPA), l'organisation professionnelle historique des métiers de la distribution et des services de l'automobile en France, est devenu **MOBILIANS**.

Fondée en 1902, notre organisation porte la voix des chefs d'entreprises du commerce et de la réparation automobile et des services de mobilité en France : voitures, motos, vélos, véhicules industriels, trottinettes, mobilité partagée, ...

Nous représentons aujourd'hui un écosystème complet de près de 160 000 entreprises de toutes tailles, implantées dans tous les territoires, soit 500 000 actifs qui accompagnent la mobilité quotidienne des Français et près de 70 000 jeunes formés chaque année.

Une convention collective nationale fédère cet écosystème global, assortie d'une responsabilité paritaire éminente en matière de retraites, prévoyance, santé et de formation professionnelle, en lien avec nos organismes de branche (ANFA, GNFA et IRP-Auto).

Dans un contexte de profondes mutations au sein de la filière automobile – évolutions du mix énergétique, disruptions technologiques, enjeux environnementaux, etc., le CNPA a décidé de changer de nom et d'identité pour s'adapter à ces nouveaux enjeux et penser les mobilités de demain.

C'est ainsi que le CNPA est devenu MOBILIANS.

Ce nouveau nom vise à incarner une communauté de professionnels unique et authentique, animée par l'esprit d'entreprendre, la volonté d'innover et de se mettre au service de toutes les mobilités.

MOBILIANS porte l'ambition d'être le mouvement des entrepreneurs de toutes les mobilités terrestres, ceux d'hier, d'aujourd'hui et de demain, avec un objectif : servir l'avenir, avec réalisme et humanisme, en inscrivant son action dans une trajectoire de développement durable.

Avec cette nouvelle identité, MOBILIANS joue ainsi pleinement son rôle d'organisation professionnelle, au diapason des évolutions de son temps, en accompagnant toutes les entreprises et les métiers des services de l'automobile dans cette nouvelle ère et en plaçant ses métiers du côté des solutions d'avenir face aux défis du 21^{ème} siècle.

MOBILIANS est résolument un acteur de progrès, une alliance de talents au service des métiers et des entrepreneurs qui feront la mobilité de demain.





01.

La vision

La nécessité d'une coopération public-privée renforcée pour réussir la transition des mobilités

De trait d'union entre toutes les composantes de nos vies, la mobilité est devenue au cours de ces dernières années un sujet politique à part entière, l'un des plus sensibles.

Si nous regardons dans le rétroviseur, ces dernières années, certains ont convoqué la fable du « tout automobile », s'attachant à dénoncer des politiques publiques de déplacement qui seraient seulement centrées sur l'automobile. Pourtant, ce parti pris tient bien davantage du slogan que de l'analyse, et fait fi de tout ce qui a été entrepris par la puissance publique en matière de développement des modes alternatifs de transport, à l'échelle nationale comme locale.

Ainsi, si nous analysons les politiques publiques mises en œuvre au cours des trente dernières années, l'offre de transport s'est améliorée de manière constante, que ce soit en termes de vitesse de déplacement, de maillage de l'offre

routière, de subventions – directes et indirectes – aux infrastructures. Plus qu'une période du « tout automobile », il serait sans doute plus pertinent de parler d'une ère de la « toute mobilité » qu'on pourrait résumer par **cet objectif : donner accès à tous à un maximum de ressources en faisant le plus de distance dans un minimum de temps.**

Depuis quelques années, ce mode de vie est bousculé et remis en question par des législations plus contraignantes, visant à atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES et de consommation des énergies fossiles, fixées à l'échelle internationale, européenne et nationale.

Nous basculons dans une ère conjuguant besoins de mobilité en hausse continue et volonté d'optimiser chaque trajet selon un ensemble de critères (vitesse, accessibilité, coûts, impact environnemental, etc.). Une ère que l'on pourrait résumer par cette paraphrase de F. W. Taylor : « la

bonne mobilité pour le bon trajet ».

Cette nouvelle ère nous demande donc d'optimiser l'usage automobile, et de le conjuguer à d'autres solutions de mobilité (actives, partagées, combinées...). **La mobilité est devenue un usage, un service.**

C'est pourquoi, il est fondamental que l'Etat développe une véritable stratégie en faveur d'une mobilité de l'usage et décarbonnée. Cette stratégie ambitieuse doit s'appuyer sur la transformation des entreprises, tant de l'industrie que des services. Le contexte général et les facteurs d'accélération exigent aujourd'hui des entreprises une transformation immédiate

et inédite pour répondre aux impératifs environnementaux, économiques et sociétaux. Les services, écosystème riche de savoir-faire, constituent un socle indissociable de l'industrie et sont en première ligne pour assurer la conversion et la gestion du parc automobile et l'accélération de mobilités alternatives décarbonées.

Le prochain mandat doit être celui d'une coopération public-privé renforcée, afin de réussir la transition des mobilités sur les plans écologique, économique, territorial et social.

La filière des services de l'automobile et de la mobilité joue un rôle primordial dans le maintien de services de mobilité de proximité, a fortiori à



**Plus qu'une période du
« tout automobile », il serait
sans doute plus pertinent
de parler d'une ère
de la « toute mobilité »**

l'heure où les besoins de mobilité explosent et deviennent protéiformes. **Les professionnels des services, leurs 160 000 entreprises et 500 000 actifs, constituent un formidable outil pour mener à bien la transition écologique :**

- Entretien, réparation et contrôle technique des 40 millions de véhicules en circulation,
- renouvellement du parc, via la distribution et la location,
- distribution d'énergie, via le réseau des stations-service,
- essor des nouvelles mobilités et de la mobilité partagée,
- éducation routière, tant pour les automobilistes que pour les usagers des mobilités au sens large (poids lourds, deux-roues, vélos, trottinettes, ...),
- recyclage des véhicules hors d'usage, ...

Partenaires de la mobilité quotidienne des Français, les professionnels des services de l'automobile sont au contact quotidien de tous les Français et sur l'ensemble du territoire. Ils sont ceux grâce à qui aucun Français n'est assigné à résidence et qui accompagnent la transition énergétique du parc roulant, mais aussi la transformation des habitudes de chacun dans son rapport à la mobilité.

Les entrepreneurs de mobilités sont dans une dynamique puissante d'innovation et de transformation, que ce soit en termes de nouveaux usages et d'évolutions technologiques et numériques. La France est largement reconnue pour la qualité de son vivier de start-ups, PME et d'ETI, dans le domaine de la mobilité, capables de

se projeter sur de nouveaux marchés extérieurs, en plus d'adresser un marché domestique.

L'Etat doit se positionner comme accélérateur de cette tendance de fond, afin de permettre le plein déploiement de solutions innovantes et l'émergence de champions français... sous peine de laisser l'espace à d'autres.

La branche des services de l'automobile œuvre à la formation des jeunes, à travers le recrutement de plus de 70 000 alternants chaque année. D'ici à 2030, ce sont plusieurs centaines de milliers de techniciens, d'opérateurs, de mécaniciens. qui seront formés aux technologies nouvelles de la mobilité de demain.

Les services se sont toujours montrés disponibles pour participer à l'élaboration d'une stratégie nationale du futur des mobilités, conjointement à l'ensemble des acteurs de la filière, et au côté des pouvoirs publics. **Au-delà d'avoir été écoutés, nous demandons à être entendus et associés.**

Si ces conditions sont réunies, la France demeurera un pays de référence des mobilités.

La filière des services de l'automobile et de la mobilité sera bien sûr au rendez-vous.



70 000
alternants recrutés
chaque année





02.

Les propositions





#1. REBONDIR



Services de l'automobile : l'urgence de rebondir

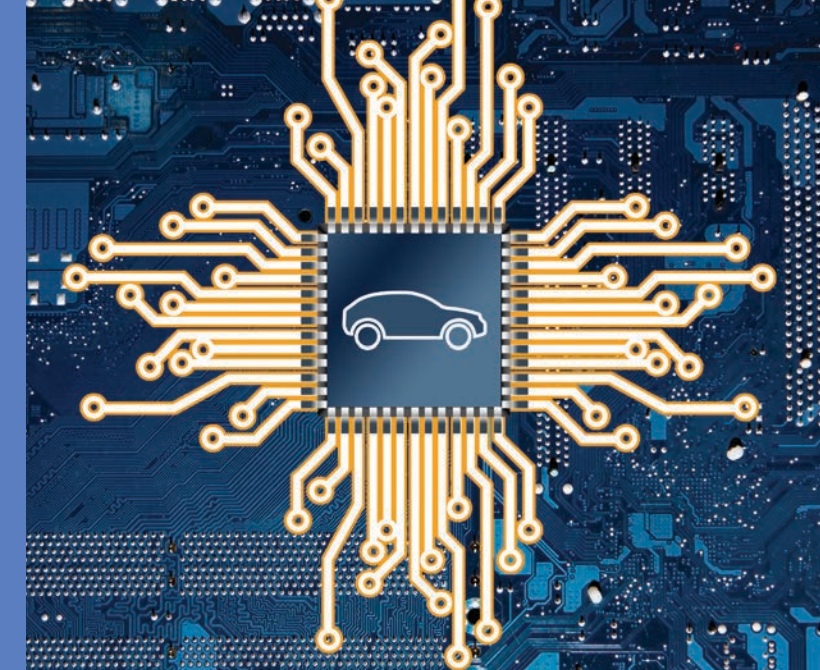
Les services de l'automobile font face à une crise sans précédent et continue depuis mars 2020, qui se conjugue aujourd'hui à la pénurie mondiale de semi-conducteurs et à un « choc » de réglementations successives, au niveau national et européen. Ce contexte général et ses facteurs d'accélération exigent des entreprises une transformation immédiate et inédite.

Le secteur reste encore trop aujourd'hui dans l'angle mort des politiques publiques : les dispositifs prévus depuis le début de la crise pour accompagner et transformer la filière automobile se sont centrés uniquement sur l'industrie, en oubliant le tissu d'entreprises des services de l'automobile.



€
48 Mds €

Les services représentent
48 Mds € de PIB annuel, avec
un effet multiplicateur de 1,5
pour le PIB français.



Cet écosystème riche de savoir-faire constitue cependant un socle indissociable de l'industrie, et se situe en première ligne pour faire face aux mutations majeures auxquelles font face les mobilités.

Il est à constater **une absence de méthode et de gouvernance** quand il s'agit d'élaborer des dispositifs propres au tissu de TPE et PME du commerce et des services :

- **Absence de méthode, tout d'abord :** il ne s'agit pas de dupliquer les mêmes dispositifs d'accompagnement que ceux définis pour l'industrie. Il est indispensable d'ajuster les dispositifs, à titre d'exemple le fonds de modernisation, aux spécificités du secteur, avec une méthode qui leur soit propre. Le secteur ne

bénéficie aujourd'hui d'aucune aide publique directe – ainsi, les dispositifs existants ne prévoient pas d'accompagnement en matière de mutation des métiers de services dans un contexte d'avancée rapide de l'électrification du parc et de digitalisation ;

- **Absence de pilotage et de gouvernance, ensuite :** il n'existe pas d'interlocuteur au sein de l'Etat qui ait une expertise et le pilotage des dossiers dédiés au secteur, ni de vision stratégique et d'anticipation pour ces métiers. Peu d'études d'impact sont menées sur les perspectives et scénarii d'évolution pour une filière pourtant à la croisée des chemins.

Les perspectives de l'année 2022 et de plus long terme sont particulièrement imprévisibles et

FOCUS

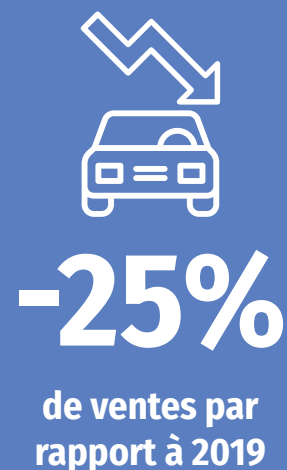
Une dynamique de l'emploi particulièrement fragile :

Si les emplois de services sont non délocalisables, les enjeux précités laissent craindre la disparition d'emplois au sein du secteur. Les effets de l'électrification, du vieillissement du parc et de la baisse de l'usage, dans le scénario d'adoption de « Fit for 55 », auront pour impact une perte de 20 000 à 27 000 emplois d'ici 2025 si aucun dispositif n'est mis en place (perte de 6 000 à 9 000 vendeurs ; baisse de 12 000 à 16 000 emplois dans l'après-vente ; perte d'effectifs de 1 500 postes pour l'encadrement, dans un scénario de baisse du marché de 20%). D'ici 2035, ce sont 70 000 emplois de services qui sont menacés – dont 25 000 dans la vente, et 25 000 dans l'après-vente automobile (source : Advancy, 2021).

✕ L'enjeu : mettre cette Branche professionnelle en situation d'anticiper et d'accompagner la métamorphose de la filière automobile dans son ensemble.

moroses, alors que l'année 2021 a enregistré une chute des ventes automobiles et un marché inférieur à celui de 2020, pourtant marqué par des fermetures administratives.

Dans ce contexte particulièrement préoccupant, les enjeux conjugués de la mutation du parc roulant vers l'électrique, la pénurie de matières premières, la pression croissante des donneurs d'ordre ainsi que les ruptures technologiques (évolution des mobilités en zone urbaine, digitalisation des métiers, etc.) montrent la nécessité d'un plan global systémique de la part de l'Etat qui traite l'ensemble de la filière, en intégrant pleinement les services de l'automobile.



UNE FILIÈRE AVAL SOUS PRESSION, DES PERSPECTIVES IMPRÉVISIBLES ET MOROSES

Touchés de plein fouet par la crise sanitaire, les services de l'automobile n'ont toujours pas retrouvé le chemin de la reprise, par contraste notable avec la plupart des autres secteurs économiques. Si les mécanismes de soutien mis en place durant la crise sanitaire ont été salutaires, aucune réponse n'a en revanche été formulée pour répondre aux défis d'une crise de nature systémique, qui touche l'ensemble des entreprises de services.

Les efforts déployés pour la transformation des entreprises ne se sont limités qu'à la dimension industrielle du secteur – à travers le Plan France Relance (fonds de modernisation à destination de l'industrie automobile), France 2030 (fonds de soutien aux sous-traitants automobiles), **en faisant l'impasse sur les entreprises de services**, qui doivent pourtant relever le défi d'une transformation de leurs modèles économiques et sociaux.

1. Les services de l'automobile, un écosystème complet de la distribution au recyclage

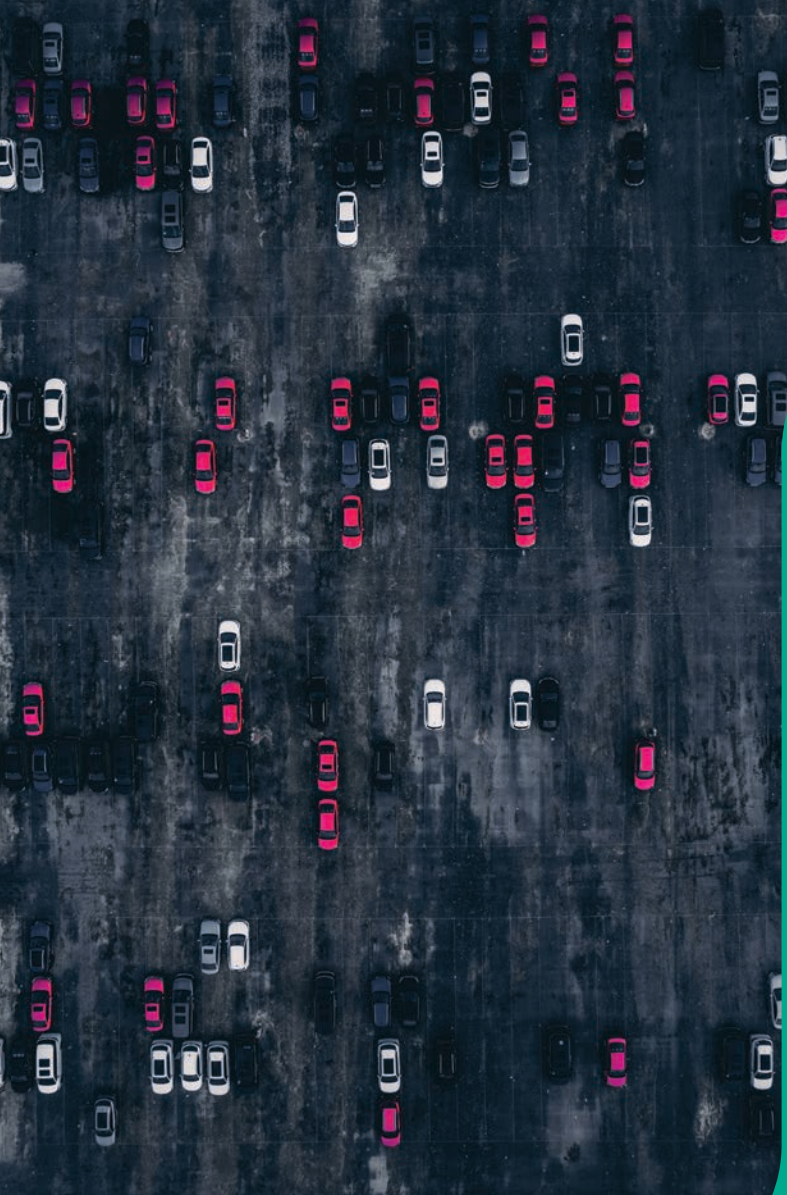
Les services de l'automobile - l'« Aval » de la filière - regroupent l'ensemble du commerce et des services aux véhicules roulant en France, distribution automobile, réparation automobile, location de véhicules, contrôle technique, stations-

service, écoles de conduite, recyclage. Elle sert un parc de près de 39 millions de véhicules en 2018 de Véhicules Particuliers et Utilitaires Légers (VP & VUL) de moins de 3,5 tonnes. Les services représentent 190 Milliards d'Euros de Chiffres d'affaires et 500 000 actifs. L'Aval de la filière est clé pour l'économie française, en contribuant largement aux recettes fiscales de l'Etat, soit 80 Milliards d'Euros de fiscalité directe par an, mais également au préfinancement de certains dispositifs, tels que la Prime à la Conversion et le Bonus écologique, par les distributeurs, qui jouent ainsi un véritable rôle de partenaire de l'Etat pour la mise en œuvre des politiques publiques de verdissement du parc automobile.

2. Une crise sans précédent et des multiples pressions

Si l'Aval a, dans un premier temps, montré sa résilience et a continué à créer des emplois aux niveaux national et local, la situation a cependant considérablement évolué ces deux dernières années, dans un contexte de conditions économiques dégradées, **de crise des semi-conducteurs et de l'instauration du Green Deal.**

Le marché automobile a subi une chute vertigineuse pendant l'année 2021, avec une baisse de 25% des ventes par rapport à 2019, pour atterrir



à **1,66 million de véhicules (- 554 000 véhicules)**. Il n'existe aucune perspective de reprise avant 2023, ce qui crée attentisme et inquiétudes pour les entreprises du secteur.

Les arrêts de production des usines ont pour effet d'allonger considérablement les délais de livraison des véhicules chez les professionnels – qui se retrouvent dans l'incapacité de répondre à la demande – le délai d'attente pour obtenir son véhicule neuf a été allongé de 4,5 mois par rapport à un délai de livraison normal, pour atteindre jusqu'à 6 mois – ce phénomène s'intensifiant. Cette situation a un impact considérable sur les entreprises de distribution, qui sont dans l'attentisme et souffrent d'une chute drastique d'activité.

Les tensions d'approvisionnement impactent également les loueurs qui, se voyant proposer significativement moins de véhicules par les constructeurs, voient leur offre se restreindre et vont rencontrer des difficultés pour satisfaire la demande, précisément au moment où l'activité commençait à redémarrer après la crise. Cette crise a des conséquences immédiates sur l'emploi, l'accumulation de tensions laissant craindre des chocs sociaux majeurs dans les prochains mois. Au-delà des conséquences économiques et sociales induites par cette crise, les loueurs craignent de ne pas être en mesure d'assurer la demande de la clientèle touristique à l'été 2022.

FOCUS

Un équilibre de plus en plus instable dans les relations constructeurs-services :

Cette crise se conjugue à une pression croissante des donneurs d'ordre sur les réseaux de distribution. A la veille d'une évolution du Règlement européen d'exemption 330/2010 sur les relations contractuelles entre constructeurs et distributeurs, qui doit entrer en vigueur en juin 2022, l'inquiétude des distributeurs grandit s'agissant de la situation de dépendance des réseaux à l'égard des constructeurs. La France, contrairement à d'autres pays européens, n'a pas mis en œuvre de législation spécifique visant à garantir l'équilibre contractuel entre constructeurs et distributeurs (indemnisations et modalités en cas de rupture contractuelle, etc.). Il n'existe donc pas de cadre national réglementaire protecteur pour faire face aux déséquilibres entre les donneurs d'ordre et leurs réseaux. La montée en puissance des ventes directes pratiquées par les constructeurs devrait avoir un effet sur le tissu d'emplois des concessions.

La France doit nécessairement se positionner sur ce dossier, afin de prévenir toute déstabilisation des réseaux de distributeurs et d'agents.



**Il n'existe aucune perspective de reprise
du marché automobile à ce stade**

3. La transformation à l'oeuvre aura un impact considérable sur l'emploi de service

Les services de l'automobile sont confrontés à un défi de transformation inédite et structurelle : **l'accélération du processus d'électrification du parc de véhicules et de la fin du véhicule thermique**, portée par le paquet « Fit for 55 », la loi Climat et Résilience et la norme Euro 7, et les constructeurs automobiles qui adoptent le standard électrique en lieu et place du thermique, a un effet conséquent sur l'emploi de services, tout comme dans l'industrie. Si ces emplois sont non délocalisables, une part d'entre eux pourrait disparaître sous l'effet des transformations à l'oeuvre.

Le paquet « Fit for 55 » risque d'avoir pour conséquence de maintenir le marché à un niveau très bas, car les véhicules électriques ont un coût élevé. Ainsi, les études réalisées par AlixPartners montrent une perte de volumes entre 10% et 25% selon les scénarii. L'année 2021 situe déjà le marché automobile à -20% par rapport à l'année 2019. Si la baisse du marché devient structurelle, il est à craindre une perte d'effectifs de vendeurs, ainsi qu'une chute de l'après-vente. L'accélération de la mise en place des Zones à Faibles Emissions (ZFE) – **43% du parc roulant actuel n'aura plus l'autorisation de rouler dans les villes de plus de 150 000 habitants à compter de 2024** – devrait avoir pour effet une chute de chiffre d'affaires en matière d'entretien-réparation automobile.

✕ L'Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications montre que dans un scénario où les motorisations électriques passent devant les autres motorisations à compter de 2025 (700 000 immatriculations), et à la totalité du parc en 2035 (1,8 million de véhicules), comme le prévoit « Fit for 55 », et où le parc automobile stagne à 40 millions de véhicules, le chiffre d'affaires de l'entretien-réparation baisserait de 7 milliards d'euros (- 15%) entre 2020 et 2035, et les dépenses moyennes par véhicule, de -19%.

✕ Au niveau de l'emploi, les effets de l'électrification, du vieillissement du parc et de la baisse de l'usage cumulés laissent craindre, dans le scénario d'adoption de « Fit for 55 », une perte de 20 000 à 27 000 emplois au sein des services d'ici 2025 si aucun dispositif n'est mis en place, l'électrification étant responsable de 80% de cette perte d'emploi. Dans un contexte où les ventes de VN baisseraient de 20 à 30%, cela se traduirait par une perte de 6 000 à 9 000 vendeurs sur 30 000 ; pour l'après-vente, une baisse de 15 à 20% de l'activité par une perte de 12 000 à 16 000 emplois sur 80 000 d'effectif total ; et pour les managers, une perte d'effectifs de 10%, soit 1 500 postes sur 15 000 emplois.



70 000

emplois menacés dans les services
à horizon 2035

4. L'urgence d'un plan de formation pour les métiers de services

Le secteur est embarqué dans une disruption technologique majeure avec cette évolution du mix énergétique qui se conjugue avec la transition numérique. Ces enjeux de transformation du parc vont toucher de manière considérable les activités liées à la vente et à la maintenance des véhicules, ainsi que l'encadrement de ces activités, ce qui nécessite l'accompagnement des salariés dans l'acquisition de compétences nouvelles.

Afin de permettre une transition maîtrisée du véhicule thermique au véhicule électrique, **un plan ambitieux de formation des salariés des services de l'automobile est indispensable afin de mettre à niveau les compétences des personnels concernés.** L'accompagnement de la transformation en profondeur du secteur, dans un calendrier très court, doit mobiliser l'ensemble des acteurs et répondre à des objectifs de formation très ambitieux.

Un vaste plan de formation des personnels concernés, au service de l'électrification et de la décarbonation, doit être entrepris, avec le soutien indispensable de l'Etat.



5. A l'instar de l'industrie, l'Etat doit s'engager à un plan de transformation des TPE et PME des services

Des réponses adaptées doivent aujourd'hui être déterminées pour répondre aux enjeux d'un tissu d'entreprises qui doit bénéficier d'un accompagnement à la hauteur à la fois des profondes difficultés conjoncturelles et des mutations structurelles.

Les dispositifs de bonus et de prime à la conversion instaurés par l'Etat ne répondent pas aux défis de transformation des entreprises des services de l'automobile : ils ont pour effet de soutenir la demande de véhicules électriques et d'accélérer la sortie des véhicules les plus polluants du parc, et non d'accompagner l'adaptation des entreprises et de leurs salariés à la disruption technologique majeure en cours.

Le Plan « Bornes de recharge » dédié aux services de l'automobile, annoncé en novembre 2021 par le ministre chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, et porté avec l'appui de l'AVERE, qui constitue une réelle avancée, contribue également à l'accélération de l'électrification du parc et au renforcement du maillage de bornes accessibles au public, mais ne répond que très partiellement à la transformation des entreprises concernées.

A très court terme, la crise des semi-conducteurs devrait directement affecter l'emploi, le taux d'activité partielle de droit commun ne pouvant constituer une réponse adaptée. La situation du marché automobile est de plus en plus

préoccupante : en termes de volumes de ventes, le marché 2021 a connu une chute libre, et les perspectives sont très moroses pour 2022. Dans ce contexte, il est indispensable de prendre les décisions adéquates et d'urgence pour répondre à cette situation inédite.

Pour répondre aux défis structurels des services de l'automobile, il est fondamental de prévoir un plan de transformation global adapté au tissu de TPE et PME du secteur, à l'image de ce qui a été déployé pour l'industrie et les sous-traitants automobiles.

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

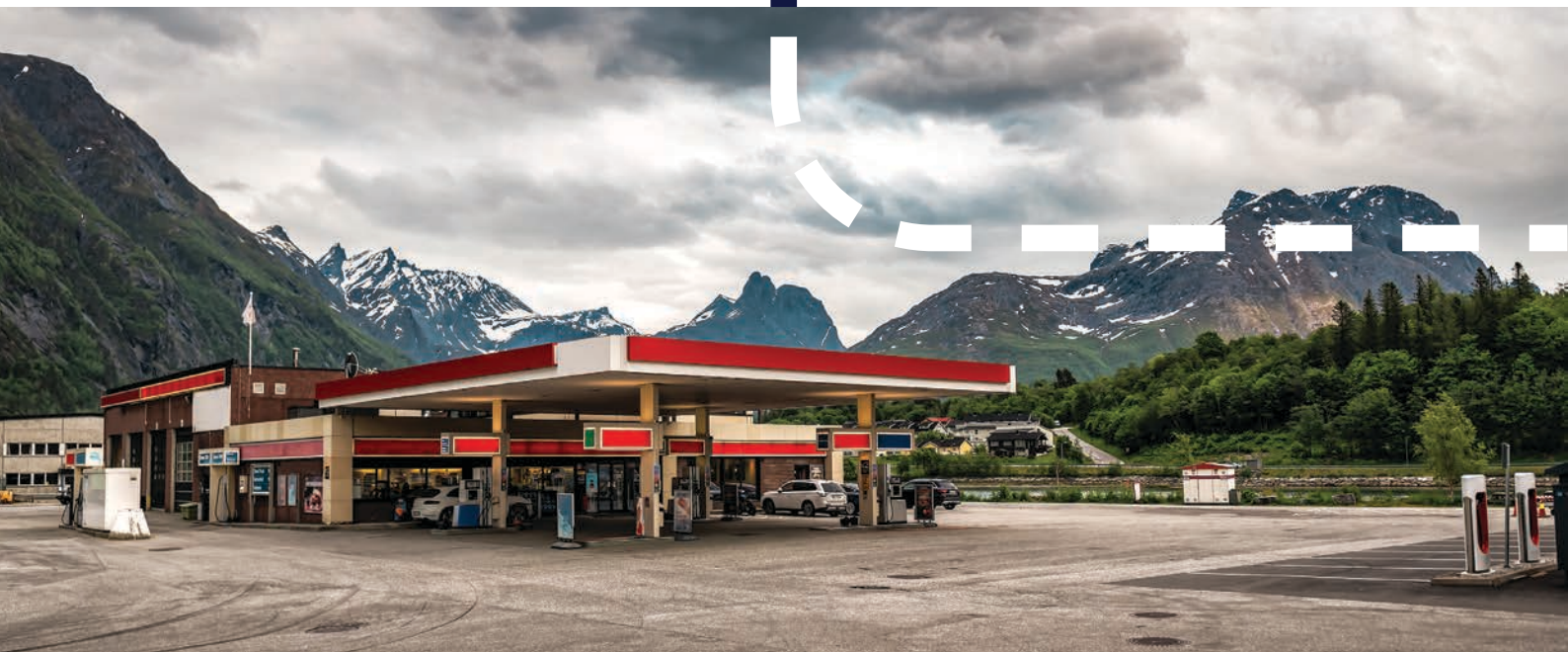
Les milliers de PME vont devoir investir massivement pour accompagner les tendances qui les impactent et préserver leur activité voire la faire croître. Quasiment aucune mesure de soutien public n'existe pour moderniser les métiers de services, à l'exception du lancement récent du dispositif « **Mon Garage digital** », à l'initiative de France Num et financé par la BPI, qui déploie des modules d'accompagnement des garages en matière de communication digitale et d'après-vente connectée, mais ce n'est qu'une aide au diagnostic et pas une aide à la mise en œuvre de la transformation digitale.

Dans le cadre d'un tel Fonds, les critères de sélection des projets seront déclinés sur trois dimensions : compétitivité, transition écologique et digitalisation.

Différents types de projets pourraient faire l'objet d'un accompagnement de l'Etat dans ce cadre, à titre d'exemples :

• **SOUTENIR LA TRANSFORMATION DU RÉSEAU DE STATIONS-SERVICE** : la désertification du réseau de stations-service, à l'œuvre depuis plusieurs années (de 40 000 stations en 1980 à 11 000 aujourd'hui, dont plus de la moitié sont hors des réseaux de grande distribution), risque de s'amplifier face aux mutations des mobilités. La décarbonation du secteur des transports entraînera mécaniquement une diminution des ventes de carburants fossiles. D'ici à 2035, elles pourraient enregistrer une perte de 50 % à 80% de leurs profits. Or ce sont ces stations qui

maillent les territoires ruraux (2900 stations) et péri-urbains (1250 stations), assurant un service de proximité essentiel au bon fonctionnement de la société. La baisse des ventes de carburant contraindra certaines stations-service à fermer, et les autres à se transformer ; les stations auront vocation à être les points de recharge des mobilités électriques et, demain, à hydrogène. Seul le réseau de stations indépendantes peut permettre d'assurer une transition énergétique pouvant répondre au double enjeu de continuer à distribuer des énergies fossiles jusqu'à leur disparition (surtout dans les territoires les plus enclavés) et transiter vers la distribution d'énergies nouvelles. Pour faire face à ces enjeux, la création d'un fonds d'aide dédié aux professionnels de la distribution de carburants doit être envisagée, afin de soutenir la transformation des stations-service qui en ont le plus besoin.



• **ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DES ATELIERS** : Avec l'augmentation du nombre de calculateurs embarqués, le volume de données à traiter explose littéralement (plus de 100 millions de lignes de codes soit 10 fois un avion de ligne) et préfigure l'arrivée des véhicules de plus en plus autonomes. Les normes évoluent pour en tenir compte rendant obsolètes les outils actuels même relativement récents. La transformation du parc automobile rend indispensable un plan Marshall de l'équipement des ateliers de réparation.

• **SOUTENIR LA MODERNISATION ET LA TRANSFORMATION ENVIRONNEMENTALE DES CARROSSERIES** : le renouvellement des cabines de peinture constitue un enjeu majeur pour l'activité de réparation-collision et un levier de transition énergétique et environnementale de toute une profession. Le parc de cabines de peinture est particulièrement ancien (près de 30 ans pour une très large partie du parc) ; les cabines de peinture consomment du fioul en quantités très importantes (7% du parc concessionnaires et 30% du parc carrossiers indépendants) ; le parc est aujourd'hui obsolète au regard des



nouvelles normes de ventilation (qualité de l'air intérieur et rejets extérieurs) ; enfin, les cabines de peintures ne sont plus adaptées aux nouvelles peintures des modèles de véhicules, ne sont que très faiblement renouvelées, faute de capacité suffisante d'investissements des réparateurs, dans un contexte de baisse structurelle de la sinistralité depuis 2004 et de déséquilibre économique significatif entre les professionnels de l'automobile et les donneurs d'ordre, acheteurs de réparations, que sont les assureurs. Les professionnels de la carrosserie ont besoin d'un soutien financier de la part de l'Etat leur permettant de s'équiper de nouvelles cabines (changement des cuves de stockage, des systèmes

de ventilation, ainsi que les laboratoires de peinture et les aires de préparation pour une optimisation de leur fonctionnement). Cette modernisation permettrait une réduction de 315 000T de CO₂/an.

- **ACCÉLÉRER LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS DE CONCESSIONS AUTOMOBILES :** pour respecter les objectifs de l'Etat en termes de résistance thermique des matériaux, les concessionnaires automobiles doivent s'engager dans un plan ambitieux de rénovation énergétique de leurs bâtiments. Les bâtiments construits avant 2012 (RT 2012) représentent un total de 6429 bâtiments d'une surface moyenne de 3000 m².

- **ACCÉLÉRER LA DIGITALISATION DE LA LOCATION DE VÉHICULES :** lors de la restitution d'un véhicule loué, l'agence de location ne peut être assurée que son client s'est bien acquitté de tous les droits de stationnement ou de péages. A l'heure actuelle, la facturation complémentaire ne peut se faire qu'a posteriori, parfois plusieurs jours plus tard. Le recouvrement des frais est souvent difficile pour les entreprises, parfois impossible pour des petites sommes, a fortiori lorsque les clients sont de nationalité étrangère. Le manque à gagner pèse sur les comptes d'exploitations des sociétés et les procédures administratives sont fastidieuses. Dans ce contexte, le recouvrement des frais de stationnement et de péage via une plateforme digitalisée constitue un angle utile à la modernisation de la profession. La plateforme constitue un moyen d'engager plus avant la transition numérique des loueurs de véhicules, grâce à l'utilisation d'un outil moderne et ouvert.

- **MODERNISER LES PROCESS INDUSTRIELS DU RECYCLAGE ET DIGITALISER LES CENTRES VHU :** La filière des VHU est un acteur majeur face aux enjeux croissants de recyclage des batteries. Avec la montée en puissance de l'électrification des véhicules, il est fondamental que les centres VHU puissent moderniser leurs process industriels et s'adapter au recyclage des batteries.
Les centres VHU doivent également accélérer leur digitalisation : la mise en place d'un Data Management System, une solution informatique dite d'Enterprise Ressources Planning, permettrait de gérer et suivre au quotidien l'ensemble des informations et des services opérationnels d'une entreprise agréée en recyclage automobile. Ce type d'outil permet de suivre l'activité au quotidien, telle que la collecte de VHU, la production des Pièces Issues de l'Economie Circulaire (PIEC), la distribution des pièces, et d'assurer un suivi en proposant des KPI s'agissant de la collecte, la production, la commercialisation, etc.



b. La création d'un Fonds pour développer l'innovation au sein de l'Aval

Un fonds pour développer l'innovation dans l'Aval paraît essentiel, avec une gouvernance similaire à celle du CORAM pour l'amont. L'automobile du futur sera plus propre, connectée, automatisée et partagée, mieux intégrée dans l'espace public urbain et dans les territoires. La réussite de cette profonde transformation nécessite des efforts considérables en matière de R&D, efforts largement engagés depuis plusieurs années qu'il faut poursuivre et intensifier dans le contexte post covid-19. Il faut favoriser l'industrialisation des systèmes qui en découlent sur notre territoire, pour préserver notre savoir-faire. Un apport considérable à cet effort viendra des start-ups engagées dans la création d'idées de solutions pour cette transformation. **Il a été démontré, surtout dans le « Tech » que les start-ups ont une capacité pour générer rapidement de nouvelles propositions dans les domaines technologiques qui seront essentiels pour la mobilité à l'avenir.**

Il faut favoriser l'industrialisation des systèmes qui en découlent sur notre territoire, pour préserver notre savoir-faire.

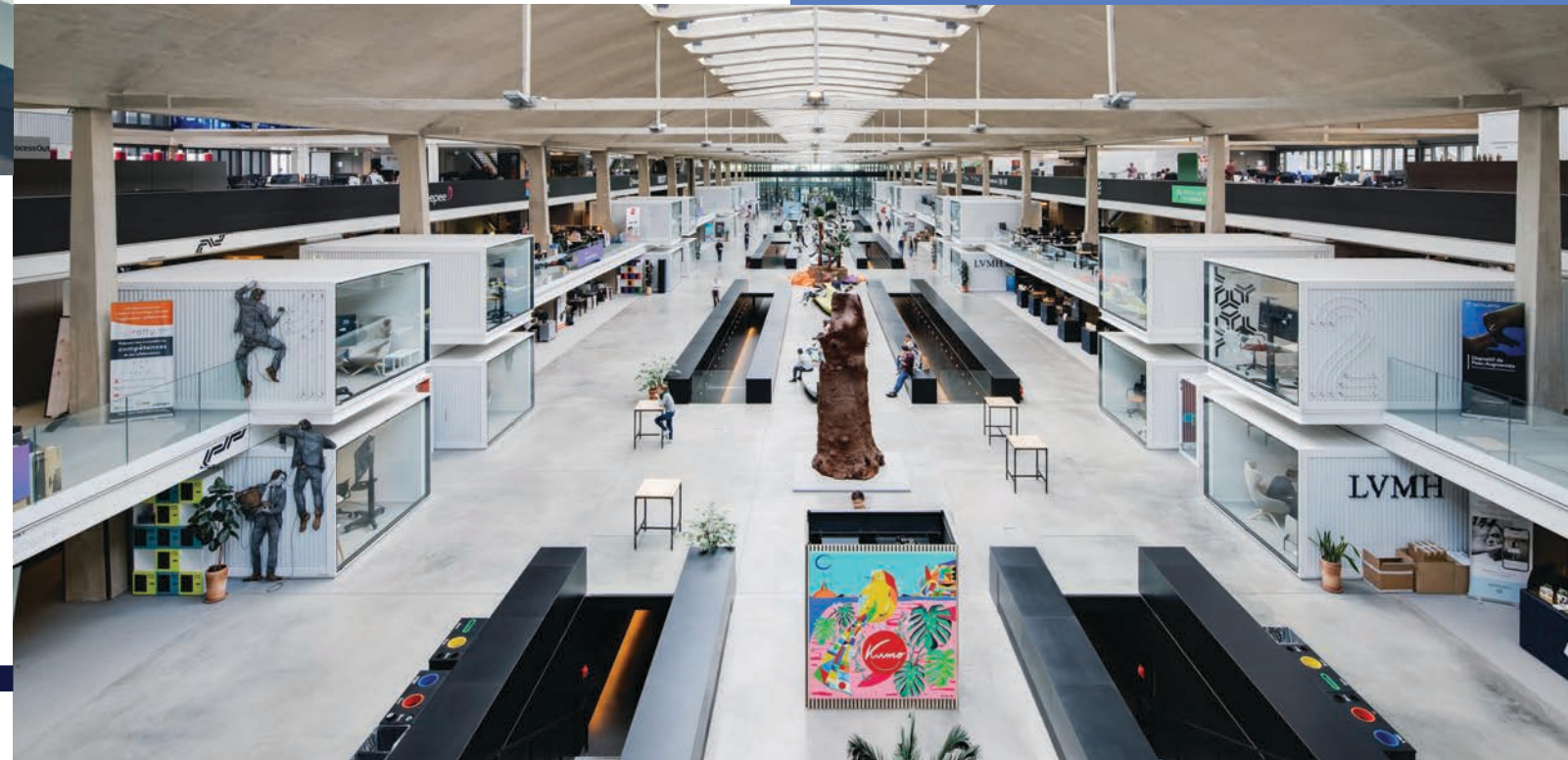


- Ce fonds permettrait de développer l'écosystème de startups innovantes de l'Aval et de soutenir les projets de R&D des services de l'automobile dans des domaines couvrant des offres de nouveaux produits ou services, en matière de transformation digitale des métiers de services, de mobilité partagée, d'infrastructures pour une mobilité urbaine optimisée, de logistique décarbonée, etc.
- Ce fonds contribuerait à accélérer le programme « Moove Lab », cofondé par Via-ID et MOBILIANS, seul programme dédié aux mobilités à Station F.

Un accélérateur de startups des mobilités à Station F

Le Moove Lab est devenu en presque 5 ans le programme d'accélération de référence pour toutes les startups qui innovent dans le champ des mobilités : smart-cities, intermodalité, nouveaux usages, digitalisation des services, mobilité durable, forfait Mobilité Durable, connectivité des données, MaaS, formation à la sécurité et à l'éducation routières, nouvelles énergies, économie circulaire, mobilité inclusive, etc.

Ce sont plus de 800 candidatures reçues depuis 2017, et plus d'une cinquantaine de startups accélérées au sein du programme.



c. La mise à disposition des professionnels de l'Aval d'outils d'analyse et d'études sectorielles

La diversité des métiers de l'Aval exige des analyses et approches spécifiques à chacun d'entre eux, permettant d'analyser les risques et d'identifier de nouvelles opportunités.

- L'Aval doit donc disposer des moyens nécessaires à la réalisation d'études stratégiques et prospectives lui permettant d'anticiper les potentiels facteurs de déstabilisation de la filière, ses besoins et les opportunités d'actions lui permettant d'y répondre. L'objectif est la conception et l'exécution de politiques publiques adaptées et proportionnées aux besoins d'un secteur aujourd'hui dans un « angle mort ». La signature d'une Convention avec la DGE, avec un budget dédié, afin de **financer des actions de prospective, de financement et de compétitivité, est un outil essentiel pour permettre de répondre à ces enjeux.**

En termes de gouvernance et de méthode, il est en outre essentiel que les services puissent s'appuyer sur des interlocuteurs dédiés au ministère de l'Economie, afin de développer une vision stratégique et co-construire des dispositifs adaptés au secteur.

- De manière symétrique, une cellule d'analyse prospective et d'accompagnement stratégique doit être créée afin d'adresser toutes les entreprises de la Branche dans la déclinaison des politiques publiques et des mutations de la filière. Ce public d'ETI, de PME et de TPE a besoin de conseils et d'accompagnements adaptés,

différents de ce qui est développé pour les acteurs industriels.

d. La mise en œuvre d'un Plan de formation pour accompagner les salariés face aux transformations à l'œuvre

Un vaste plan de formation à l'attention des salariés du secteur au service de l'électrification et de la décarbonation doit être entrepris. Ce programme vise à proposer des actions de formation pour les populations concernées, en visant la montée en compétences des salariés en place grâce à de la formation hybride (présentiel et distanciel). Pour les vendeurs, il s'agit de les former au conseil du consommateur sur l'environnement technologique de l'achat d'un véhicule électrique (équipement de recharge nécessaire, abonnement adéquat...). Pour les personnels d'atelier, il s'agit de les former à la maintenance du véhicule électrique et des véhicules connectés ; pour les personnels d'encadrement, il s'agit de les former à la prise en compte dans la gestion de leurs activités de l'impact du véhicule électrique (temps d'intervention, objectifs...).

Sur la base d'une population de **30 000 vendeurs, 80 000 mécaniciens et 15 000 managers**, ce programme vise à former 20 % de ces personnels pour les 3 ans à venir. Ce programme pourrait être cofinancé par l'État et la branche professionnelle par l'intermédiaire de l'OPCO Mobilités.

PROPOSITIONS

L'Etat se doit d'accompagner la filière des services à l'instar des programmes déjà mis en place pour l'industrie :

- ✕ Création d'un fonds de modernisation par les TPE & PME des services.
- ✕ Mise en place d'un fonds pour développer l'innovation dans les entreprises de la filière aval, à l'image du CORAM.
- ✕ Mise à disposition d'outils d'analyse et d'études prospectives à destination des services.
- ✕ Plan de formation pour l'accompagnement des salariés face aux transformations à l'oeuvre (électrification du parc, véhicules connectés, ...).



#2. TRANSFORMER



Les services de l'automobile et de la mobilité, un levier de transformation des usages

La filière des services de l'automobile et de la mobilité est un levier fondamental d'accélération de la transition environnementale, sociale et technologique des mobilités. Les services font partie intégrante des mutations à l'œuvre, mais en sont également un accélérateur. Miser sur les professionnels des services de l'automobile et de la mobilité est un pari gagnant pour relever ensemble le défi de la transformation lors du prochain quinquennat.



1. Accélérer le renouvellement du parc automobile

De toutes, la mesure la plus urgente est sans doute **le maintien des mécanismes de soutien à l'achat de véhicules propres, le bonus écologique et la prime à la conversion**. Ces dispositifs doivent être maintenus à un niveau suffisant pour permettre une acceptabilité et un accompagnement des ménages les plus modestes, qui ne sont pas en capacité de changer leur véhicule, au moment où la mise en place des Zones à Faibles Emissions (ZFE) s'accélère et exclura dès 2024 43% du parc roulant.

Le seuil du million de PAC fixé au cours du quinquennat 2017 – 2022 est loin d'être atteint. Au 31 décembre 2020, le nombre de primes versées s'élevait à 765 956 pour un montant de plus de 1,7 milliard d'euros, dont 166 934 primes attribuées en 2020 (source : CGDD, 2021) – l'été 2020 ayant fait l'objet d'un dispositif exceptionnel de relance, avec des montants renforcés de Primes à la Conversion, permettant d'atteindre de bons résultats. Mais depuis la réduction des montants de primes en août 2020, le dispositif a perdu en efficacité.

La prime à la conversion est un outil indispensable de renouvellement du parc, notamment à l'attention des ménages les plus modestes. Il est fondamental de mettre en œuvre un dispositif aux montants suffisamment élevés et adaptés aux ménages éligibles, à l'image du dispositif «200 000 PAC» mis en place à l'été 2020, pour les véhicules électriques et hybrides, ainsi que pour les véhicules d'occasion récents, qui sont les plus recherchés par une clientèle de ménages modestes après une mise au rebus de leur véhicule.

Les efforts publics doivent être poursuivis à tous les échelons : national, régional, départemental et métropolitain. Sans un soutien massif et inconditionnel de l'État, les objectifs ambitieux fixés par les lois successives (LOM et Climat) du quinquennat qui s'achève ne pourront être atteints.

En parallèle, la distribution des aides de l'Etat doit s'accompagner d'une campagne de communication à l'attention du grand public qui doit permettre de relayer fortement ces dispositifs de soutien, que ce soit la PAC et

FOCUS sur la prime à la conversion

La PAC est un levier efficace pour accélérer le renouvellement du parc à court-terme. En prenant le parc roulant actuel - soit 39 millions de véhicules - et le rythme actuel de renouvellement de ce parc - soit 2 millions de véhicules recyclés par an - 20 années sont nécessaires pour renouveler l'intégralité du parc roulant pour un coût induit estimé entre 4 et 6 milliards d'euros par an. Il s'agit d'un chantier immense, qui doit être accéléré par des dispositifs de soutien dédiés.

le bonus écologique, afin de promouvoir très largement ces mesures au bénéfice de l'ensemble des Français. Cette campagne peut être également massivement relayée par les réseaux de distribution automobile sur l'ensemble du territoire.

En parallèle des aides à l'achat de véhicule à faibles émissions, **MOBILIANS plaide pour une stratégie globale d'électrification des mobilités**. Plusieurs outils doivent permettre la mise en place de cette stratégie. Cette accélération du renouvellement du parc va impliquer un remplacement accéléré des outils de réparation des ateliers (outils de diagnostic, ADAS,...) pour tenir compte des nouveaux standards de communication

2. Lever les freins au déploiement de l'électromobilité

Alors que près d'une voiture sur cinq vendue en Europe est désormais électrique, il est indispensable de promouvoir le déploiement des bornes de recharge sur le territoire français, et plus particulièrement au sein des entreprises des services de l'automobile. Maillant le territoire et en proximité immédiate avec tous les Français, elles sont en tant que telles un levier de déploiement, mais aussi un relai d'information incontournable auprès des automobilistes. Les services de l'automobile (distribution automobile, stations-service, contrôle technique, réparation automobile, location de véhicules, parcs de stationnement, auto-écoles, ...) représentent ainsi **un potentiel estimé de l'ordre de 50 000 bornes de recharge sur l'ensemble du territoire**.



MOBILIANS salue le lancement du Plan Bornes dédié aux services de l'automobile, qui marque une avancée significative pour accompagner la conversion des services de l'automobile à l'électromobilité. Ce plan spécifique dédié aux entreprises de la distribution et des services de l'automobile, doté de 30 millions d'Euros, est copiloté par MOBILIANS et l'AVERE. Il doit permettre de donner une impulsion très forte pour atteindre **l'objectif de plus de 1 million de bornes de recharge en 2022, dont 100 000 points de recharge ouverts au public**, et faciliter l'électromobilité et les déplacements quotidiens et régionaux. Le déploiement de bornes de recharge au sein des entreprises de la filière Aval participe à lutter

contre les « zones grises » en termes de mobilité, en particulier dans les territoires ruraux.

3. Un soutien à la transformation des stations-service

Les stations-service doivent être accompagnées dans l'évolution de leur offre énergétique, tout en préservant leurs moyens pour assurer leur mission de proximité et d'approvisionnement.

En s'inspirant du dispositif existant pour l'AFITF, **la création d'un fonds abondé de 10 millions d'euros par an** à destination des stations-service,

FOCUS sur les stations-service

La désertification du réseau de stations-service, à l'œuvre depuis plusieurs années (de 40 000 stations en 1980 à 11 000 aujourd'hui, dont plus de la moitié sont hors des réseaux de grande distribution), risque de s'amplifier face aux mutations des mobilités. D'ici à 2035, elles pourraient enregistrer une perte de 50 à 80% de leurs profits (selon une étude de l'IGF, le propriétaire d'une station-service indépendante perçoit une rémunération de 0,01 euro net par litre de carburant vendu), or ce sont ces stations qui maillent les territoires ruraux (2900 stations) et péri-urbains (1250 stations), assurant un service de proximité essentiel au bon fonctionnement de la société.

La décarbonation du secteur des transports devrait mécaniquement entraîner une diminution des ventes de carburants fossiles. La baisse des ventes de carburant va contraindre certaines stations-service à fermer, et les autres à se transformer. MOBILIANS appelle donc à un soutien des stations-service, essentielles au maillage territorial et levier de verdissement des mobilités, notamment en zones rurales. Elles ont vocation à être les points de recharge des mobilités électriques et, demain, à hydrogène. En plus de leur diversification, les pouvoirs publics doivent leur apporter une réponse face à la hausse du prix des carburants.

répondant aux critères d'éligibilité tels qu'ils étaient définis par le Comité Professionnel de la Distribution de Carburants (CPDC), pourrait permettre de répondre à l'enjeu croissant de soutien et de maintien des stations, notamment en zones rurales et peu denses. Un tel fonds pourrait faire l'objet d'un comité de suivi pour le traitement des dossiers, réunissant des membres de la Direction Générale des Entreprises (DGE) et des organisations professionnelles représentant les distributeurs de carburants.

Ce dispositif de soutien pourrait être financé par la collecte d'une taxe parafiscale, 0,0002 euro par litre de carburants vendus (soit 10 millions d'Euros financés par 50 milliards de litres de carburants vendus), pour financer un fonds d'aide dédié au maintien du maillage territorial en stations-service des zones rurales.

4. L'instauration d'un chèque pour la location de véhicules électriques

Il est fondamental de promouvoir des dispositifs publics davantage tournés vers l'usage et l'intermodalité si l'on veut réussir la transition écologique des mobilités. MOBILIANS propose de financer la mise en place d'un chèque à destination des ménages dédié à la location de véhicules électriques ou hybrides.

Ce chèque sera pris en compte, comme le chèque réparation vélo, en déduction du montant total de la facture d'une location et exonéré de charges sociales. Son montant pourrait être majoré pour les concitoyens en difficulté, sous conditions de ressources, afin d'essayer un véhicule électrique. Ce chèque permettrait également à l'Etat de générer une consommation de service, soumis à 20% de TVA, avec des véhicules immatriculés en France et pour lesquels l'Etat a perçu les recettes des taxes à l'achat et à l'immatriculation.

5. La promotion d'une filière de retrofit automobile

Depuis mars 2020, tous les véhicules thermiques de plus de 5 ans (voitures, véhicules utilitaires, camions, bus et cars) ainsi que les 2 et 3 roues motorisées de plus de 3 ans, peuvent faire l'objet d'une transformation électrique. Ce nouveau cadre doit permettre l'essor, la création et la structuration d'une nouvelle filière en matière de mobilité durable et d'économie circulaire. Les pouvoirs publics doivent désormais **accompagner la structuration d'une filière retrofit française**, dont le potentiel tant économique qu'écologique (recyclage et baisse des émissions) est certain.

PROPOSITIONS

- ✕ Maintenir les montants actuels du bonus écologique, que ce soit pour les particuliers et les personnes morales, et renforcer le dispositif de prime à la conversion en élargissant les revenus éligibles aux RFR de moins de 18 000 Euros.
- ✕ Instaurer un Plan de soutien à la transformation des stations-service situées en zones rurales et peu denses, particulièrement impactées par la décarbonation du secteur des transports.
- ✕ Soutenir le déploiement des bornes de recharge dans les services de l'automobile, avec la mise en œuvre opérationnelle du Plan « Services de l'automobile » piloté par l'AVERE et MOBILIANS.
- ✕ Mettre en place un chèque à destination des ménages pour la location de véhicules électriques, afin de favoriser l'attractivité de l'électromobilité.



6. Des nouveaux usages pour des nouvelles mobilités

Si le parc automobile français représente aujourd'hui 40 millions de véhicules, les mobilités de demain ne doivent pas être vues par le seul prisme de la possession. Il ne faut pas non plus opposer les notions d'usage et de possession, celles-ci étant éminemment complémentaires.

Afin d'impulser les changements d'usage indispensables à la transition écologique, il est nécessaire d'initier des politiques de déploiement des mobilités ayant fait leurs preuves pour accélérer ou permettre leur passage à l'échelle.

Les solutions dont les Français ont besoin au quotidien pour se déplacer efficacement tout en limitant les effets néfastes (congestion, pollutions atmosphériques et sonores) se développent massivement depuis quelques années. Bien sûr, on peut penser aux motorisations n'émettant pas de pollution « au pot d'échappement », mais des alternatives par l'usage ont également émergé et la France a la chance d'être dotée d'un écosystème national mature. **L'autopartage, la location (de courte comme de longue durée) ainsi que le covoiturage, occupent une place croissante et entrent peu à peu dans les mœurs**, avec, pour les usagers, des gains de temps et une réduction des coûts. A cela s'ajoute **une augmentation du recours aux mobilités actives** (marche, vélo, trottinettes, etc.) portée par le développement de solutions hybrides à l'instar du VAE.

Non seulement MOBILIANS appelle à promouvoir ces nouvelles mobilités, mais également à permettre l'optimisation des trajets de chaque Français. Cela passe notamment par la promotion de l'intermodalité ainsi que le partage de la route, via notamment **des hubs multi-modaux et des infrastructures relais en périphérie des cœurs de villes**.

Pour accompagner cette évolution des mentalités et des mobilités, **nous proposons d'accentuer les travaux entourant le MaaS**. C'est pourquoi MOBILIANS a participé, avec le Cerema, à la création de l'Observatoire du MaaS. Cela doit permettre de proposer des solutions au plus près des besoins et des ressources de chacun. Pour que celles-ci soient efficaces, l'ensemble des acteurs, notamment les collectivités, doivent être mobilisés.

PROPOSITIONS

- ✕ Permettre l'accès aux voies dédiées pour les véhicules pris en autopartage
- ✕ Créer un Budget Mobilités Durables unique de 800€ / an pour tous les actifs, en fusionnant le Forfait Mobilités Durables et le remboursement obligatoire des transports en commun. Cette évolution serait rendue obligatoire pour les entreprises de plus de 250 salariés et serait accompagnée d'un cofinancement à hauteur de 50% par l'Etat.



7. Eduquer à toutes les mobilités

L'éducation routière est traditionnellement assurée en France par un réseau diffus de 12 500 auto-écoles indépendantes à structure familiale ou artisanale représentant près de 50 000 emplois. **La mission des auto-écoles consiste à préparer la population au diplôme le plus démocratique et le plus largement délivré à tous les publics.** Les auto-écoles se sont résolument engagées dans la révolution technologique afin de s'adapter aux usages numériques désormais incontournables pour les candidats, mais aussi évidemment pour les professionnels.

Pour répondre aux enjeux majeurs d'évolution des métiers de la formation à la conduite et accompagner la relance, les auto-écoles de MOBILIANS ont créé une plateforme numérique de pilotage de la formation ("MaGestionZen"), destinée aux auto-écoles, aux élèves et aux enseignants.



Au-delà du respect du code de la route et des autres usagers, l'apprentissage de la conduite est aussi celui de l'écomobilité par une conduite fluide, permettant de limiter la consommation de carburant. **Les professionnels souhaitent aujourd'hui aller plus loin, en assurant l'apprentissage des nouvelles mobilités d'une part et en sensibilisant les futurs conducteurs à**

PROPOSITIONS

- ✕ Le soutien à l'apprentissage de la conduite sur véhicule électrique passera par deux leviers :
 - le soutien à l'installation de bornes de recharge dans les écoles de conduite, mais aussi à proximité, dans les communes ;
 - la suppression du délai de carence permettant de suivre la formation pratique sur un véhicule à boîte mécanique.

l'acquisition de véhicules hybrides et électriques, d'autre part. Les auto-écoles portent également un projet de simplification de l'éventail des aides existantes pour financer le permis de conduire afin que le coût ne soit pas une barrière pour les publics les plus fragiles.

Les auto-écoles de demain seront des écoles de la mobilité, de la responsabilité et de promotion de l'innovation.

8. Penser une stratégie de la multimodalité

Les acteurs des services sont au cœur de la refonte des mobilités en centre-ville. Les parcs de stationnement et les loueurs de véhicules sont des acteurs privilégiés de l'intermodalité.

L'augmentation de leurs capacités d'installation de points de recharge est freinée par un environnement réglementaire encore incompatible avec les objectifs de déploiement (normes de sécurité et contraintes administratives dans les parkings souterrains, non-éligibilité des professionnels au Fonds Advenir, etc.). La levée de ces contraintes administratives et réglementaires constitue un axe prioritaire pour parvenir à un fort taux d'équipement. Elle permettrait de surcroît le développement de parkings-relais à proximité des agglomérations ou à la jonction des axes de transport (routier, ferroviaire, aérien).

Les métiers du stationnement proposent des solutions, via notamment le MaaS, pour accompagner le verdissement des flottes, fluidifier la circulation et permettre l'optimisation des



1,8 million

d'emplois dans la
filière logistique

trajets en ville. Par ailleurs, ils ont un rôle essentiel dans l'inclusion des personnes à mobilité réduite.

Un autre enjeu majeur de la transition des mobilités est celui, pour le transport de marchandises, du dernier kilomètre. En France, la filière logistique représente 1,8 million d'emplois : transporteurs, vendeurs et réparateurs de camions, acteurs du contrôle technique poids-lourds.

Outre leur rôle prépondérant dans l'économie nationale, les professionnels du transport de marchandises assurent une fonction « essentielle » dans la chaîne des mobilités, dont nous avons pris toute la mesure au moment de la crise sanitaire. Ils acheminent le matériel médical, paramédical, pharmaceutique, mais également les denrées alimentaires et tous les biens de première nécessité auprès de chaque Français. **Ils permettent à l'économie de fonctionner lorsque les commerces sont fermés.**

PROPOSITIONS

- ✕ Développer des garages et parkings à vélos afin d'éviter les vols et la saturation de l'espace public (trottoirs, voirie...), en s'appuyant sur les professionnels du stationnement notamment ;
- ✕ Favoriser le recours aux poids lourds au lieu de lutter contre, afin de massifier les livraisons, d'optimiser le nombre de colis par véhicules, de remplacer de nombreux véhicules utilitaires légers ou triporteurs par quelques véhicules et désengorger la circulation,
- ✕ Permettre aux véhicules de transport de marchandises d'utiliser certains axes urbains ou voies dédiées fermées au transport de personnes afin de fluidifier le dernier kilomètre,
- ✕ Exclure des restrictions de circulation les poids-lourds propres effectuant des livraisons en centre-ville.



9. La transformation environnementale et digitale des activités de gestion du parc, un enjeu fondamental

Un des angles morts des politiques de mobilité est la non-prise en compte des acteurs de l'entretien, du contrôle technique, de la réparation et du recyclage. Ces professionnels sont pourtant essentiels et permettent la gestion des 40 millions de véhicules en circulation. Comme l'ensemble de la filière, ils sont confrontés aux mutations du secteur et doivent faire face au verdissement, ainsi qu'à la numérisation des mobilités.

Ainsi, **les entreprises de dépannage-remorquage sont tenues d'investir dans la numérisation et la digitalisation de leurs équipements** comme

des prestations de services qu'elles proposent. L'activité de dépannage-remorquage est essentielle car elle garantit la sécurité des usagers et des routes grâce à l'enlèvement des véhicules accidentés ou en panne sur la voirie publique. Elle permet également la préservation de l'environnement, un véhicule entretenu et révisé étant significativement moins émetteur. Enfin, le soutien à ces professionnels permet le maintien du maillage territorial et d'une activité essentielle à la mobilité des Français.

Il en va de même pour les métiers du recyclage. Ces derniers font face aux mêmes défis, ils sont également peu pris en compte et sont tout aussi essentiels. En effet, l'accélération très forte du renouvellement du parc avec la mise en place des

Primes à la Conversion a entraîné une explosion des volumes de VHU à traiter par les centres français qui sont désormais en sous-capacité et cette tendance ne devrait pas faiblir dans les années à venir.

De plus, l'électrification des ventes a entraîné le régulateur à imposer des conditions sur le recyclage des batteries en raison de leur fort impact environnemental et des matériaux les plus onéreux qu'elles incorporent dont certains comme le cobalt ou le nickel sont en ressources limitées. Mécaniquement, l'augmentation prévisible des volumes de vente de VE devrait entraîner un afflux de batteries usagées (inutilisables pour des applications automobiles) qui seront utilisées dans d'autres secteurs ou qui devront être recyclées. Cela créera des nouvelles activités et les business modèles associés. **Une nouvelle filière est en train de se créer avec des emplois et des nouvelles compétences à la clé.**

L'évolution de la conception des véhicules qui deviennent dorénavant de véritables ordinateurs sur roues implique l'utilisation de nouveaux standards de communication entre les outils d'atelier et les véhicules. L'accélération du renouvellement du parc rend rapidement obsolètes des outillages même acquis récemment et impose que les ateliers investissent massivement.

Enfin, l'activité des centres de lavage est très régulièrement perturbée par les arrêts préfectoraux pendant les périodes de stress hydrique. En 2019, 67 % du territoire métropolitain a été concerné par des mesures de restriction d'eau, une vingtaine de départements ont interdit l'activité des centres de lavages, ce qui a engendré des pertes d'activité totales ou partielles pour **la profession, composée à 70 % d'indépendants et qui génère 24 500 emplois.**

La transformation environnementale et digitale des activités liées à la gestion du parc est un enjeu fondamental pour l'avenir de la filière automobile.

PROPOSITIONS

- ✕ Financer le renouvellement des cabines de peinture des acteurs de la réparation-carrosserie, qui représente un levier de transition écologique pour la profession
- ✕ Investir dans des technologies industrielles dites 4.0 pour augmenter la productivité des processus industriels des activités de recyclage automobile
- ✕ Accélérer la digitalisation des sociétés de dépannage
- ✕ Accompagner les professionnels du lavage automobile dans l'installation d'équipements de recyclage des eaux et de dispositifs de traitement des boues
- ✕ Déployer un chèque entretien conjugué à une communication en faveur de l'éco-entretien, afin de maintenir à un haut niveau d'exigence les performances de sobriété et de dépollution du parc roulant.
- ✕ Accompagner financièrement l'investissement des ateliers en outillages de dernière génération (outils de diagnostic, ADAS,...).





10. Garantir la liberté de choix du consommateur et la proximité des services

Pour relever les défis numériques et environnementaux, l'ensemble des acteurs de la filière des services doivent pouvoir bénéficier d'un cadre concurrentiel équitable. L'avenir du secteur ne peut s'envisager lorsque les concessionnaires automobiles et les agents de marques ignorent quelles seront les conditions contractuelles qui les lieront aux constructeurs dans les mois qui viennent.

En effet, la perspective d'une remise à plat de la réglementation européenne dite « Block Exemption » a déjà entraîné certains constructeurs à dénoncer les contrats avec leurs distributeurs en

Europe afin d'en renégocier totalement les termes. Ce faisant, d'autres constructeurs leur ont emboîté le pas en annonçant qu'ils souhaitaient faire évoluer leur distribution vers un modèle d'agents. Si cette tendance se confirme, les concessionnaires devront adapter leur activité, avec un risque de pertes d'emplois important dans le métier de la vente.

A l'instar d'autres professions de la filière, les concessionnaires ont un rôle majeur quant au maillage territorial des services. Ils permettent une proximité avec les usagers, mais également le développement des autres services. Ils contribuent ainsi au maintien de la chaîne des mobilités aux quatre coins de l'Hexagone.

L'Etat ne doit donc pas laisser la situation se détériorer et maintenir une concurrence loyale autant qu'un cadre concurrentiel permettant à chacun des acteurs de développer son activité de façon pérenne.

Il est un autre domaine dans lequel l'Etat doit fixer un cadre concurrentiel équitable, c'est celui de l'accès aux données des véhicules.

Afin de permettre l'accélération de l'innovation dans les services de la mobilité, l'accès aux données est primordial. La connectivité des véhicules ouvre en effet un champ extrêmement étendu de création de services digitaux innovants et de nouvelles solutions pour le grand public.

C'est pour cela que l'ensemble des services de l'automobile, les assureurs, les énergéticiens et les usagers automobilistes se sont unis pour parler d'une seule voix de la question cruciale des données. Les technologies évoluent par ailleurs très rapidement, ouvrant un libre champ à de nouveaux entrants de dimension mondiale, au premier rang desquels les GAFAM, et aux visées parfois hégémoniques.

Pour préserver la compétitivité et la souveraineté européenne, l'Amont et l'Aval de la filière automobile sont invités à élaborer des solutions communes, partagées et équilibrées, dans l'intérêt fondamental des utilisateurs.

Il n'en va pas simplement de l'équité et de la régulation de ce marché, mais bien de la préservation des droits fondamentaux des usagers. Il en va également de la possibilité pour ces derniers de continuer à se voir offrir les services les plus adéquats.



PROPOSITIONS

✉ Instaurer un cadre réglementaire équilibré pour la distribution automobile

Le renouvellement du Règlement européen d'exemption par catégorie 330/2010 doit prendre en compte le nouveau contexte dans lequel les distributeurs physiques évoluent ; il est fondamental que la réglementation européenne contribue à fixer un cadre équilibré pour l'exercice de leur activité au bénéfice du consommateur :

- Limiter les ventes directes, en subordonnant le bénéfice de l'exemption à la condition que les ventes directes de chaque constructeur n'excèdent pas 20% de ses volumes de ventes globaux ;
- Autoriser le double prix pour les différents services fournis par des sites physiques et des sites en ligne ;
- Réintégrer dans le futur règlement les conditions d'exemption spécifiques qui étaient prévues par le règlement CE 1400/2002 pour stimuler la concurrence intramarque, en particulier la motivation des résiliations et la liberté de cession entre opérateurs.

Il n'existe pas, en outre, en France, contrairement à d'autres pays européens, de cadre national réglementaire protecteur pour faire face aux déséquilibres entre les donneurs d'ordre et leurs réseaux.

- Mettre en œuvre une législation spécifique en France visant à garantir l'équilibre contractuel entre constructeurs et distributeurs (modalités en cas de rupture contractuelle, etc.).

✉ Assurer un accès équitable aux données des véhicules

- L'ensemble des données, quelle que soit leur nature et sous réserve du consentement de l'utilisateur, doit être accessible de façon équitable à toutes les parties prenantes. Cela implique également une parfaite transparence sur les données disponibles.
- Les choix des utilisateurs du véhicule doivent être rendus réellement effectifs grâce à des modalités fluides et réversibles du recueil de leur consentement.
- Plusieurs modalités d'accès doivent être prévues afin de préserver la neutralité technologique et d'éviter les verrouillages de marché.
- L'accès aux données et aux ressources du véhicule (y compris l'interface homme - machine) doit être direct et, si nécessaire en temps réel.
- Une réglementation européenne est primordiale, notamment en termes de standards, afin d'asseoir ces principes et une gouvernance neutre.



#3. ACCOMPAGNER



Accompagner les Français dans l'accès à la mobilité sur l'ensemble du territoire national

particulièrement consciente des enjeux de mobilité dans les régions les plus enclavées, est attentive aux populations éloignées, voire exclues de la mobilité. **Elle appelle nos futurs gouvernants à une prise en compte toute particulière de ces populations, pour les accompagner pleinement dans la transition des usages.**

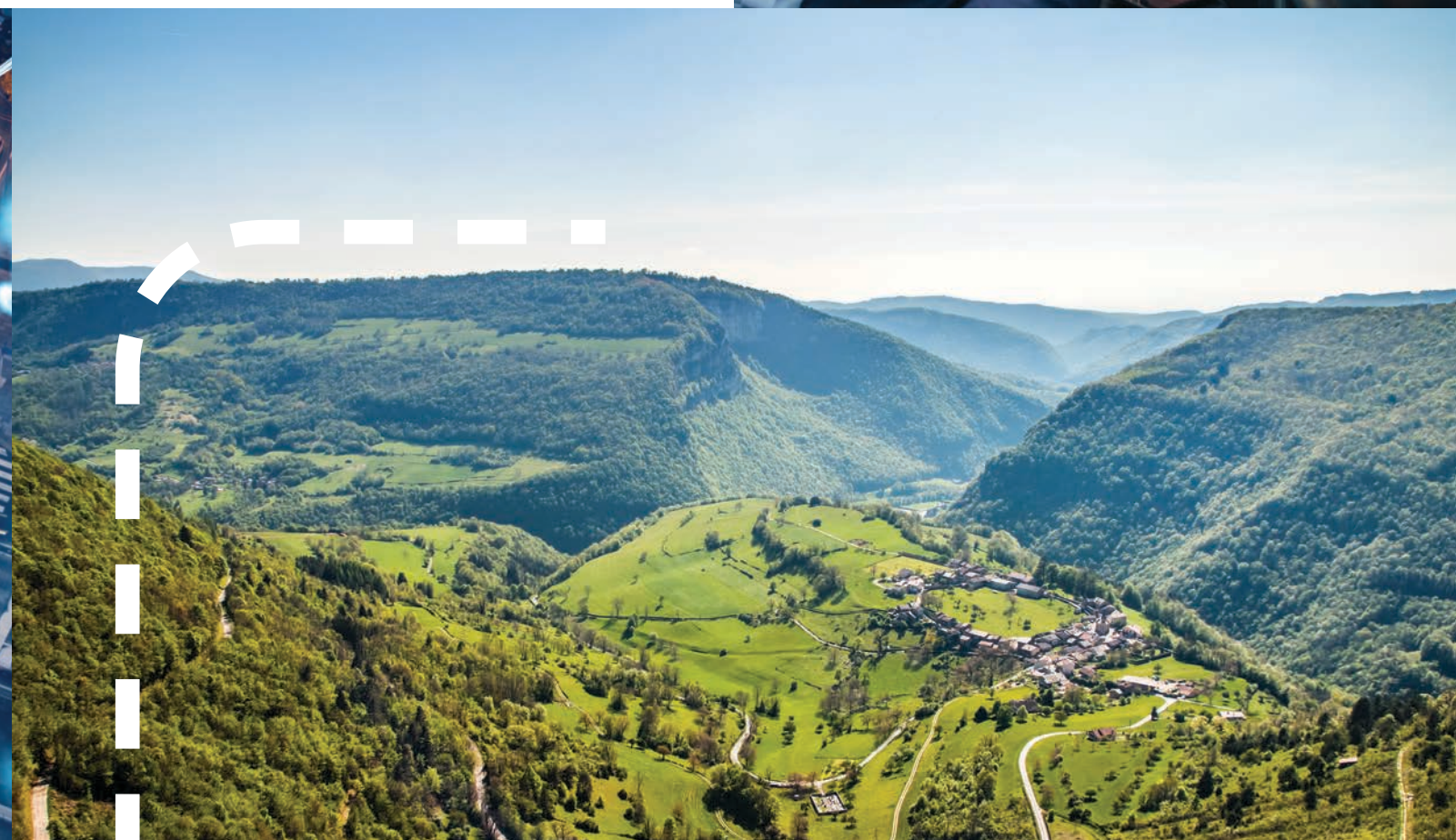


La mobilité est une préoccupation majeure des Français. Elle constitue un enjeu central, dans les grandes villes comme dans les territoires péri-urbains et ruraux.

Les objectifs de réduction des émissions de GES et le contexte de raréfaction inexorable des énergies fossiles se traduiront à terme par un renchérissement des prix du carburant et une augmentation forte du budget mobilité des ménages.

Le renforcement des réglementations dans le domaine automobile, avec la mise en place des Zones à Faibles Emissions (ZFE) notamment, aura des répercussions sur les modes de vie des ménages et sur l'organisation des infrastructures et des réseaux de transports dans les territoires.

La filière des services de l'automobile, qui maille l'ensemble du territoire français est



1. Favoriser l'acceptabilité sociale des politiques de restriction de circulation

Pour être acceptée par la population, donc efficace, la transition écologique de la mobilité ne doit pas se résumer à une succession de mesures restrictives et punitives. En effet, si 75% des Français sont favorables à l'instauration de mesures visant à diminuer la pollution des véhicules, 45% d'entre eux sont opposés à la suppression des véhicules diesel dans les agglomérations et 71% considèrent que c'est une mesure excessive. Et ce, d'autant plus que la voiture reste la solution de mobilité préférée – et souvent la seule modalité viable disponible – pour 59% des Français dans leur trajet domicile-travail¹.

La capacité à se déplacer de façon autonome est une clé de l'employabilité. Eric Delattre et Philippe Choffel, économistes universitaires français, ont

mis en évidence dans leurs travaux de recherche que la durée du chômage est significativement influencée par la détention du permis de conduire. La transition écologique doit permettre à chaque Français de trouver la solution la plus adaptée tant à ses usages qu'à ses capacités économiques, en tenant compte de contraintes environnementales renforcées, mais aussi d'une transformation massive de l'occupation du territoire.

Nous parcourons au total une distance quatre fois plus grande qu'il y a quarante ans, et que cela ne s'est pas fait au prix d'une multiplication par quatre de nos durées de déplacements. La période a été marquée par la croissance des vitesses.

Parallèlement, l'espace urbanisable s'est étendu – il a triplé en un quart de siècle. Dès lors, si les mobilités actives sont des solutions pertinentes sur de courts trajets, la substitution n'est en revanche pas réaliste pour des trajets plus longs. **Il faut veiller à préserver la mobilité des millions de Français péri-urbains et ruraux, pour qu'ils conservent des solutions de mobilité.**

Dans ce contexte, la mise en place des Zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m), accélérée par la Loi Climat et Résilience, dans les villes de plus de 150 000 habitants d'ici à 2024, doit être menée avec méthode, efficacité et pragmatisme. Leur acceptabilité est une clé de leur réussite. Il en est de même pour l'ensemble des mesures, de plus en plus restrictives à l'égard de l'automobile, menées la plupart du temps sans concertation : Zones à

¹ Sondage Harris Interactive, « Les Français et la mobilité » (avril 2021)



45%

des Français sont opposés à la suppression du diesel dans les agglomérations

Trafic Limité, « zones apaisées », réduction de voies pour les automobiles dans les centres-villes, ...

Il appartient à la puissance publique de renforcer la cohérence de ces mesures, en limitant au maximum les incompréhensions et les incohérences des dispositifs. Certains leviers permettent ainsi d'apporter des solutions concrètes afin de **relever le défi de l'acceptabilité des ZFE-m en France.**



75%

des Français sont favorables à l'instauration de mesures visant à diminuer la pollution des véhicules



2. Faire un effort de pédagogie et de communication sur les ZFE

La loi Climat et Résilience prévoit d'uniformiser les interdictions de circulation pour les ZFE-m qui enregistrent des épisodes de pollution de l'air – interdiction des véhicules Crit'air 5 en 2023, Crit'air 4 en 2024 et Crit'air 3 en 2025. La loi généralise également la mise en place de ZFE-m dans près de 30 agglomérations dépassant le seuil de 150 000 habitants d'ici au 31 décembre 2024. Dans certaines métropoles, les restrictions de circulation seront renforcées, telle que la métropole du Grand Paris qui interdira dès le 1^{er} janvier 2024 les véhicules Crit'air 2.

Une très grande partie des automobilistes ne sont ni conscients de l'obsolescence prochaine de leur véhicule du fait de la réglementation, ni informés des mesures à venir ainsi que des solutions alternatives qui leur sont proposées. La mise en place des ZFE-m reste aujourd'hui illisible pour une grande partie des Français, qui ne savent pas quelles sont les zones géographiques concernées par le calendrier de mise en œuvre ou le champ des restrictions.

A ce jour, 60% des Français² ignorent ce qu'est une ZFE et les conséquences de sa mise en œuvre dans leur mobilité au quotidien. Près d'un Français sur 2 déclare n'avoir pas connaissance de l'interdiction, au cours des années à venir, des véhicules diesel dans certaines zones urbaines.

² Sondage Harris Interactive, « Les Français et la mobilité » (avril 2021)

FOCUS sur les centres de contrôle technique

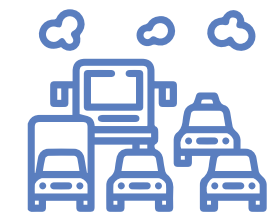
Le contrôle technique a un rôle incontournable dans la réussite des politiques de transition écologique. En effet, experts de l'état des parcs roulants au niveau local, les centres de contrôle technique ont une carte assez précise de l'état des véhicules en matière d'émissions polluantes.

Avec près de 6 500 centres de contrôle technique des véhicules légers répartis sur l'ensemble du territoire national, les professionnels proposent un maillage territorial tel qu'ils constituent naturellement des relais de communication et d'explication des politiques publiques liées notamment à l'environnement.

Dans le cadre de la mise en place des Zones à Faible Émission Mobilité (ZFE-m), les professionnels du contrôle technique peuvent aisément intégrer une dimension de conseil et d'information aux automobilistes sur les réglementations à l'œuvre.

Il existe en outre encore un déficit d'information s'agissant des aides à l'achat auxquelles peuvent recourir les Français : **47% d'entre eux estiment être mal informés des aides publiques existantes, que ce soit le bonus ou la Prime à la conversion.**

Afin de permettre l'acceptabilité par la population des mesures de restriction, une communication renforcée doit être envisagée. Celle-ci doit aiguiller les usagers dans leurs choix à venir et les aider à comprendre les impacts liés aux changements en cours.



60%

des Français ignorent
ce qu'est une ZFE

PROPOSITIONS

- ✕ Lancer un plan de communication permettant de faire de la pédagogie sur les aides à l'acquisition de véhicules propres. Le réseau des distributeurs automobile peut permettre de relayer cette campagne de communication, en proximité avec les Français.
- ✕ S'appuyer sur les centres de contrôle technique pour relayer la communication du Gouvernement et des collectivités locales auprès des automobilistes sur l'instauration des ZFE-m : calendrier d'instauration, modalités des restrictions, conseil auprès des automobilistes, etc.



3. Accompagner les ménages, notamment les plus démunis, dans l'acquisition d'un véhicule propre

La mise en place des ZFE-m impactera 43% du parc roulant actuel, soit 17 millions de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires, interdits d'accès à ces villes en semaine. Elle influencera les ventes de véhicules neufs et de véhicules d'occasion en termes de mix énergétique et d'âge du véhicule et aura un impact social fort : la baisse de la valeur des véhicules ne permettra pas aux ménages de changer de véhicule sans aide financière.

Si le niveau d'information des Français sur le choix de la motorisation la plus adaptée en fonction de leur besoin (hybride, électrique, essence, diesel) a évolué de manière significative – 67% d'entre eux se déclarant informés – les freins à l'achat d'un véhicule électrique restent nombreux : 67% des Français estiment que les véhicules électriques sont encore trop chers – un sentiment renforcé par les restrictions successives sur l'éligibilité aux primes gouvernementales – , **60% jugent l'autonomie insuffisante et 43% le véhicule trop long à recharger**³.

En outre, des disparités territoriales persistent. Les populations vivant en milieu urbain optent davantage pour un véhicule électrique que les populations vivant en milieu rural : sur 36% de Français qui opteraient pour un véhicule électrique dans les 5 ans à venir, 90% d'entre eux habitent en centre-ville ou en périphérie d'une grande ville.



375 M€

évalués de bénéfices
socio-environnementaux de
la Prime à la conversion

La prime à la conversion et le bonus automobile ont eu un effet probant sur le renouvellement du parc roulant, permettant ainsi aux ménages de classe moyenne et certains ménages modestes d'accéder à des véhicules souvent essentiels à leur activité professionnelle, tout en réduisant le niveau moyen de CO₂ grâce à la mise au rebut de véhicules hors d'âge (19 ans en moyenne) et diesel le plus souvent (80 % des cas).

Selon le Commissariat général au développement durable, les bénéfices socio-environnementaux de la seule prime à la conversion sont évalués à 375 millions d'euros. Ces éléments prouvent que la PAC et le bonus écologique sont des dispositifs à pérenniser, voire à renforcer.

MOBILIANS salue à ce titre les plus de 200 000 primes à la conversion déployées en l'espace de

³ Sondage Harris Interactive, « Les Français et la mobilité » (avril 2021)

deux mois pendant la crise sanitaire. **Toutefois, il regrette que leurs modalités n'aient pas été pérennisées** : le périmètre des ménages comme celui des véhicules éligibles a été resserré et les montants ont été abaissés en août 2020. L'outil est désormais quasi-exclusivement tourné vers l'achat de véhicules électriques, pour des ménages très modestes qui n'ont pas le budget pour ce type de véhicule. L'attractivité et l'efficacité du dispositif s'en retrouvent significativement réduits. Dans ces conditions, **le seuil du million de PAC fixé par le précédent quinquennat n'a pas pu être atteint.**



PROPOSITIONS

- ✕ Les politiques de restriction de la circulation doivent être complétées par des politiques publiques visant à accompagner et inciter la demande de mobilité durable sur l'ensemble du territoire, notamment auprès des populations modestes afin de leur permettre d'accéder à un véhicule propre. L'instauration de Zones à Faibles Emissions-mobilité nécessite une prolongation et un élargissement des dispositifs de PAC et de bonus écologique. A défaut d'aides, et compte-tenu du renforcement de ces restrictions, l'automobile deviendrait un produit de luxe, inaccessible pour un grand nombre de Français, avec un impact en matière d'accès à la mobilité, et in fine, en termes d'emploi.
- ✕ Aux côtés des aides à l'achat, la mise en place de véritables crédits de mobilité permettrait d'adresser les besoins de mobilité pour accéder et circuler dans la ZFE. Et de compléter les outils à la disposition des particuliers et des professionnels qui pourraient ainsi utiliser des services de mobilité propres (location de courte durée, autopartage, et autres modes de déplacements autour des mobilités partagées et des mobilités actives). Ce dispositif est déjà en place dans d'autres pays voisins comme en Grande-Bretagne.

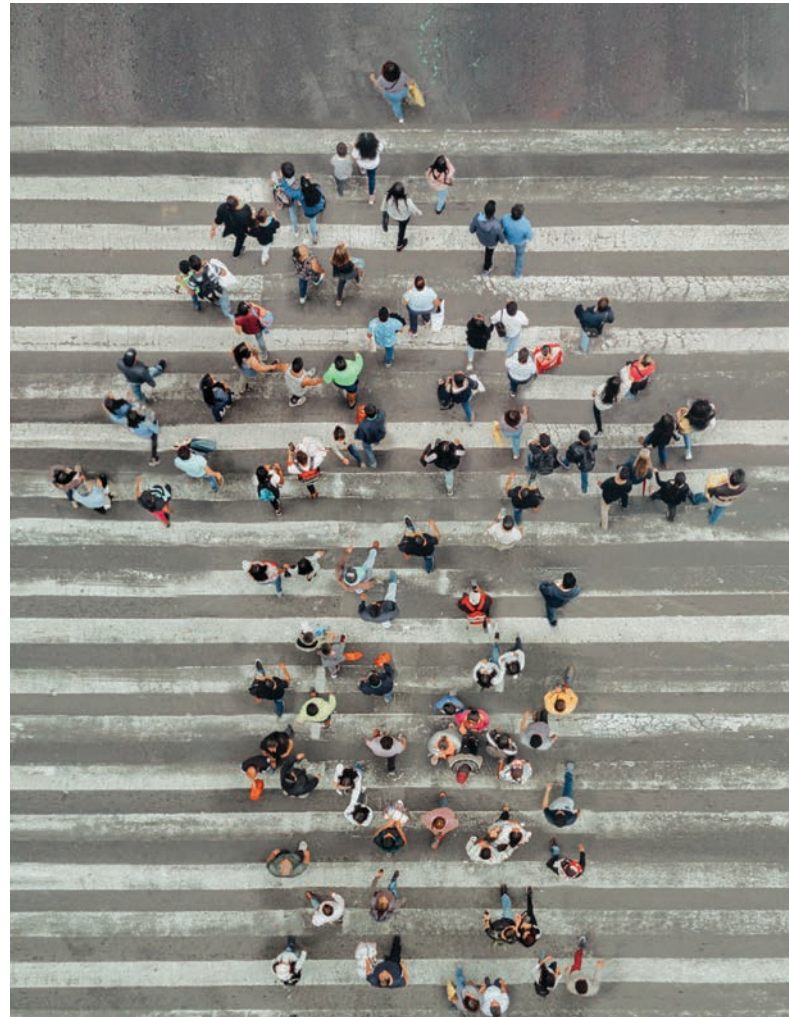
4. Agir collectivement en faveur de l'accès à la mobilité

Si les enjeux contemporains appellent des innovations technologiques et les évolutions comportementales pour y répondre, ces réponses – conjuguées à des facteurs conjoncturels comme les différentes crises d'approvisionnement – induisent des surcoûts pour les ménages.

Ces dernières années, les coûts de la mobilité - **et en premier lieu l'achat des voitures neuves** - ont augmenté dans des proportions telles que beaucoup de ménages n'y ont plus accès. Dans une étude récente réalisée par MOBILIANS, il apparaissait qu'entre 2011 et 2019 les tarifs des véhicules neufs ont augmenté d'un peu plus de 16 %, soit deux fois plus vite que le pouvoir d'achat des ménages. Objet de luxe au début du XX^e siècle, l'automobile le redevient progressivement. Socialement, cette inflation des coûts n'est pas neutre puisque à la différence du début du XX^e siècle, notre société est organisée en intégrant pleinement cette capacité de mobilité.

Le risque de voir émerger un droit censitaire à la mobilité ne relève pas d'une expérience de pensée, mais bien d'un risque social à anticiper et auquel des réponses doivent être apportées. Dans les pages précédentes, des propositions ont été faites dans ce sens permettant d'agir directement sur le pouvoir d'achat des Français, mais aussi sur plusieurs facteurs d'augmentation des coûts. Au-delà de ces pistes, les professionnels des services de mobilité œuvrent quotidiennement à lier objectifs environnementaux et tarification

contenue à travers des actions tel que l'éco-entretien – **l'entretien régulier d'un véhicule permet de réduire significativement les émissions polluantes, mais aussi les pannes et casses** -, l'optimisation de l'usage et développement de solutions alternatives, le ré-emploi et le recyclage. Autant de solutions qui pourraient utilement faire l'objet d'une valorisation dans la communication de l'Etat.



5. Favoriser des dispositifs adaptés au renouvellement du parc de véhicules industriels

Le parc français de véhicules industriels (VI) se compose d'environ 600 000 véhicules, un chiffre stable depuis quelques années. Le transport de marchandises représente environ 1/3 de ces véhicules. Le parc de VI a eu tendance à rajeunir : 50 % des véhicules industriels ont moins de 6 ans.

La France, second marché en termes d'immatriculation de l'Union Européenne, dernière l'Allemagne, a nettement perdu sa place concernant les activités de transports internationaux (l'international représente moins de 7% des transports pour la France contre 60% pour la Pologne).

Le renouvellement des véhicules se fait assez vite en France, pays de l'Union Européenne où la moyenne d'âge d'un poids lourds est la plus basse (moins de 7 ans).



99%

des véhicules industriels
roulant en France utilisent
le diesel



**Le prix d'un poids lourd
électrique équivaut actuellement
à 5 à 6 fois le prix d'un véhicule
actuel diesel**

Pour autant, les nouvelles énergies n'émergent que très lentement. Plus de 99 % des véhicules roulant en France utilisent le diesel, **la seule alternative étant le GNV**, dont seuls 35 % sont éligibles à la vignette Crit'Air 4, 5 ou non classés.

Il faut également noter que le parc dédié au transport routier de marchandises évolue ces dernières années avec une part grandissante des livraisons (initiées en partie par le développement du e-commerce) effectuées par des véhicules utilitaires dit légers. **Ce parc de VUL, dix fois plus important que le parc des VI, constitue une source de précarité.** En effet, ces véhicules ne sont soumis ni à l'utilisation des chronotachygraphes, ni à des contrôles techniques annuels, et ne répondent pas aux obligations de formation au métier de conducteur.

En termes d'émissions, le parc VI ne représente que 20% des émissions de GES du secteur du transport (pratiquement autant que les VUL et deux fois moins que les VL). L'amélioration de la performance des véhicules a permis une réelle baisse des émissions, tout en ayant un accroissement de l'activité tant pour le transport des marchandises que des personnes.

Considérant l'ensemble des technologies, l'électrique (quel que soit le type) ne pourra pas se généraliser à court terme, notamment pour des raisons de coût élevé (le prix d'un véhicule électrique équivaut actuellement à 5 à 6 fois le prix d'un véhicule actuel diesel), et de compromis entre charge utile et autonomie du véhicule.

Parmi les solutions disponibles, il est tout à fait possible de maintenir sa confiance dans les technologies diesel. Cette technologie (au même titre que ce que fait le gaz avec les moteurs essence) peut tout à fait s'associer à des carburants liquides d'origine non fossile en particulier le biodiesel.

**Le gouvernement a annoncé
mi-février 2022 que la subvention
pourra atteindre 65 % de l'écart
de coût d'acquisition entre
le véhicule électrique et son
équivalent diesel, selon un
barème qui tiendra compte
du type de véhicule (jusqu'à
100 000 euros pour les moins
de 26 tonnes, les cars et les bus
électriques et jusqu'à 150 000
euros pour les plus de 26 tonnes)**

Cependant, cette prime à l'acquisition de VI est surtout utilisée pour les bus, seul marché où une offre électrique existe. Les poids lourds roulant à l'électrique, même s'ils sont disponibles, sont loin d'être produits à des cadences mensuelles significatives. Le poids des batteries fait que, pour ces véhicules, autonomie et charges utiles sont antagonistes.

Même si cette prime vient s'ajouter au dispositif de suramortissement mis en place (également pour le GNV et le B100), le nombre d'acteurs qui vont pouvoir en bénéficier va rester limité. Rappelons que le prix d'un camion électrique est au moins cinq fois plus important que celui d'un véhicule particulier diesel.

La mise en place d'un bonus à l'achat de véhicules lourds va dans le bon sens, mais **il est essentiel d'avoir une vision globale sur la transition**

énergétique du parc de VI en ayant une réflexion sur la sortie du parc des véhicules les plus polluants et leur recyclage.

La mise en place d'une prime à la destruction des véhicules lourds dotés d'un moteur de plus de 10 ans aurait un effet beaucoup plus important à court terme sur le verdissement du parc, plutôt que d'attendre la généralisation des véhicules électriques. En cela, les technologies Euro 6 de dernière génération, surtout associées au B100, sont un levier potentiel de verdissement dont les pouvoirs publics doivent tenir compte.

Une prime majorée pourrait être mise en place pour favoriser le développement du B100 tant pour les renouvellements de véhicules que pour l'adaptation des véhicules qui composent le parc roulant. La conversion d'un véhicules Euro 6 récent au B100 ne dépasse pas 3 000 €.

Les motorisations « B100 exclusif », une solution 100% renouvelable » pourraient passer en modalités de classement Crit'Air 1, classement qui est indispensable à ce secteur d'activité français allant des agriculteurs producteurs de colza aux transformateurs industriels en passant par les constructeurs de poids lourds et les transporteurs. A l'heure où les Zones à Faibles Emissions se développent sur le territoire, il s'agit de rétablir l'égalité de traitement entre les technologies, en réaffirmant la pertinence et la durabilité de cette solution qu'offre l'agriculture française.

Le « B100 exclusif » de colza français est un allié précieux : de nombreuses études ont établi une réduction de 60% des émissions de dioxyde de carbone tout au long du cycle de vie, ainsi qu'une réduction jusqu'à 70% des particules. Les avantages économiques et techniques d'utilisation du B100 rassurent les clients ; qu'ils soient collectivités ou entreprises, qui n'ont parfois pas les moyens financiers de mettre en œuvre leur politique de transition énergétique.

PROPOSITIONS

- ✕ Mettre en place une prime à la destruction des véhicules lourds de plus de 10 ans, associée à une prime majorée pour les véhicules « B100 exclusif ».



6. Refondre les modalités de la vignette Crit’Air

Les véhicules classés Crit’Air 3 à Crit’Air 5 représentant aujourd’hui 60 % du parc automobile en circulation, l’interdiction faite à ces véhicules de circuler ne doit pas se traduire par la relégation de certaines catégories de population à l’extérieur des centres-villes, aggravant les inégalités sociales et territoriales.

Les restrictions de circulation au sein des ZFE-m sont fondées sur les vignettes Crit’Air des véhicules.



Le système des vignettes Crit’Air est obsolète : il repose uniquement sur l’âge et la motorisation des véhicules. Il ne tient compte ni de l’entretien du véhicule, ni du type d’énergie utilisée.

Or, le système des vignettes Crit’Air est obsolète : il repose uniquement sur l’âge et la motorisation des véhicules. Il s’agit d’une vision tronquée de l’impact des véhicules sur la qualité de l’air, qui ne tient compte ni de l’entretien du véhicule, ni du type d’énergie utilisée.

A l’évidence, l’entretien régulier et préventif apporte des garanties quant à la performance écologique des véhicules : contrôle des émissions, détection des défauts, nettoyage, remise au niveau nominal des émissions telle que réalisées par des entreprises labellisées du type « Eco-Entretien », etc. L’intégration de ce paramètre dans un dispositif Crit’Air revisité permettrait de

renforcer son efficacité en s’attachant à l’état réel des émissions du véhicule et non à ses caractéristiques en sortie d’usine.

Les métiers du contrôle technique, déjà habilités à contrôler l’état du parc, ont un rôle déterminant à jouer dans ce dispositif. Encore essentiellement tournés vers la sécurité routière, les contrôles gagneraient à intégrer de manière grandissante les dimensions écologiques.

Le résultat d’un contrôle technique doit permettre de définir, en fonction des émissions réelles du véhicule, les zones au sein desquelles il est autorisé à circuler.

Ce réalisme appliqué aux véhicules de collection doit permettre à ces véhicules qui roulent peu et sont au centre d’un écosystème de plus de 4 milliards d’euros de continuer de circuler de façon pérenne dans les ZFE, dès lors qu’ils auront passé un contrôle technique sans réserve

Par ailleurs, les vignettes Crit’Air ne prennent pas en compte les biocarburants et les carburants

de synthèse qui participent à la lutte contre le réchauffement climatique en se substituant directement aux énergies fossiles.

La mise en place de dispositifs en faveur de la lisibilité et de l’acceptabilité des politiques restrictives de circulation par la population est indispensable pour permettre à l’ensemble des Français de trouver la solution de mobilité la plus adaptée à leurs besoins. Maillant l’ensemble du territoire, les services de l’automobile représentent un vecteur d’inclusion de tous les Français dans la mobilité.

PROPOSITIONS

- ✕ MOBILIANS propose d’intégrer au dispositif Crit’Air un certificat basé sur les émissions réelles de véhicules, c’est-à-dire tenant compte de son entretien et de l’énergie utilisée. Ce certificat pourrait être attribué lors du contrôle technique.
- ✕ Édicter une réglementation nationale pour permettre la circulation des véhicules de collection dans les ZFE-M.





7. Permettre à tous d'accéder à la formation à la conduite

L'accès au permis de conduire pour tous est une priorité absolue. Le permis de conduire permet non seulement de mener une vie sociale et culturelle mais aussi d'accéder à l'emploi. Pour de nombreuses personnes, notamment les jeunes, le permis de conduire est surtout un permis de travailler. La non-détention du permis de conduire contribue à accroître les inégalités d'accès au marché du travail entre groupes sociaux, en particulier au détriment des personnes les moins qualifiées.

La formation à la conduite a un coût, amplifié par l'émergence des nouvelles technologies – coût d'acquisition de véhicules propres et formation des enseignants – qui renforce les inégalités d'accès au permis de conduire.

Investis d'une mission de service public, les professionnels de l'éducation routière ancrés dans les territoires souhaitent rendre le permis accessible au plus grand nombre et au coût le plus juste, afin de favoriser l'accès à l'emploi.

Par ailleurs, étant en contact direct avec tous les publics, les écoles de conduite peuvent jouer un rôle de guichet pour orienter les candidats au permis de conduire sur les différentes aides mobilisables.



PROPOSITIONS

Depuis qu'il est éligible au compte personnel de formation (CPF), le permis de conduire est la première formation choisie par les salariés désireux de se former.

- ✕ Afin de faciliter l'accès financier au permis de conduire, MOBILIANS préconise **la mise en place de la portabilité du compte personnel de formation (CPF) au sein de la famille nucléaire**. Ainsi, un parent pourrait transmettre à son enfant les crédits non utilisés à titre personnel pour lui permettre de financer le permis de conduire. La portabilité du CPF au sein de la famille nucléaire est une réponse à la sous-utilisation de ce dispositif par les actifs et contribue à soutenir les familles qui ont un CPF, et qui éprouvent des difficultés financières, à financer le permis de conduire de leur(s) enfant(s).
- ✕ Si cette disposition ne concerne que les citoyens ayant un CPF, et donc un emploi, MOBILIANS propose également de soutenir les populations les plus précaires, dont la grande majorité éprouve des difficultés face à la multitude et à la complexité des aides au financement du permis de conduire. Face à ce constat, les pouvoirs publics doivent capitaliser sur les écoles de conduite en capacité d'informer et d'orienter les publics sur les aides mobilisables pour le permis de conduire.
- ✕ MOBILIANS propose d'instituer dans chaque département ou sous-préfecture **une procédure unique d'instruction et d'accès aux aides individuelles pour le financement du permis**, mobilisables par un formulaire de demande unique disponible auprès des auto-écoles, mais aussi de l'ensemble des guichets sociaux institutionnels et des associations caritatives de terrain et d'aide à l'insertion, susceptibles d'identifier les publics potentiellement bénéficiaires.
- ✕ Afin de simplifier les démarches de demande de subvention, MOBILIANS appelle à **la création d'une commission d'aide sociale, réunissant régulièrement les représentants des institutions et organismes financeurs, afin de mieux flécher les aides en faveur des personnes éligibles**. Un tel dispositif aurait le mérite de toucher un large public (les jeunes, mais aussi les travailleurs en reconversion, ceux qui ont quitté une zone urbaine pour une zone rurale moins bien desservie en matière de transport etc.), **en unifiant et simplifiant les démarches, dans une approche collégiale, individualisée, fondée sur des critères objectifs et proportionnés à la situation de chacun**.



8. Donner aux AOM les moyens de développer les nouvelles mobilités

C'est particulièrement dans les territoires peu denses que les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont besoin d'être accompagnées dans l'investissement d'offres de mobilités complémentaires à leur réseau de transport

en commun. Sur l'ensemble du territoire et particulièrement dans les zones peu denses, **les pouvoirs publics doivent accompagner les AOM afin de leur éviter de faire un choix entre la préservation de leur réseau de transport existant et le développement de projets innovants et de nouvelles mobilités.**

PROPOSITIONS

- ✕ Créer un fonds public pour développer les nouvelles mobilités dans les ZFE à horizon 2024. Chaque euro investi dans les nouvelles mobilités par les AOM pourrait être déductible à 50% de leur dette Covid.
- ✕ Depuis décembre 2002, l'employeur a l'obligation de prendre en charge le forfait de transports publics de chaque salarié en faisant la demande, à hauteur de 50%. Si cette obligation a pleinement participé à l'émergence d'itinéraires multimodaux pour un certain nombre de Français, renforcé par la mise en place du Forfait Mobilités Durables (FMD), la complexité du fonctionnement conjugué de ces deux dispositifs doit amener à une réflexion concertée sur l'évolution de ces dispositifs pour en préserver la pertinence et l'efficacité. Il serait notamment utile de réfléchir à l'ouverture des modes et des usages éligibles au FMD, ainsi qu'à l'augmentation de ce dernier.
- ✕ Lancer les 5 ans de la mobilité durable pour que chacun puisse connaître les alternatives pour mieux se déplacer, en finançant les changements de comportement plutôt que les technologies en communiquant massivement, à l'image de la communication institutionnelle sur la santé (MangerBouger, campagne vaccinale, ...).
- ✕ Les pouvoirs publics doivent identifier l'usage des nouvelles mobilités comme un service essentiel en leur appliquant un taux de TVA à 5,5% en cohérence avec la réforme de la directive TVA opérée en décembre 2021. Cette mesure permettra en outre d'apporter une réponse concrète aux citoyens qui se verront touchés par la généralisation des ZFE dès 2023.

Le développement des nouvelles mobilités, indispensables pour répondre aux enjeux climatiques actuels, ne doit pas renforcer les inégalités territoriales mais au contraire encourager une mobilité plus propre, pour tous, partout.

9. Soutenir et structurer la filière vélo en France

Ces dernières années, et plus encore depuis le déconfinement du printemps 2020, **nous pouvons constater une forte croissance du nombre de kilomètres parcourus à vélo, en France.** Cette dynamique, si elle témoigne d'un regain d'intérêt pour cette solution de mobilité qui présente plusieurs intérêts – à commencer par des bénéfices sanitaires – il est cependant nécessaire de noter la stagnation du nombre de vélos vendus en France - environs trois millions de vélos neufs vendus en France depuis une dizaine d'année, dont environ un million de vélos jouets.

Le parc évolue également avec l'essor du vélo à assistance électrique : en 2020, plus de 500 000 vélos à assistance électrique ont été vendus en France, soit une croissance de 29% en un an, selon l'Observatoire du Cycle. Cette transformation du parc qui se traduit par une montée en gamme lors de l'achat d'un cycle par les consommateurs s'accompagne d'une forte progression du marché en valeur. **Le VAE représente aujourd'hui 56% du marché en valeur.**

A l'autre bout du spectre, la massification du recours au vélo porte également une filière low cost souvent produit en Asie du Sud-Est et dont



500 000

**vélos à assistance
électrique ont été vendus
en France en 2020, soit une
croissance de 29% en un an**



les caractéristiques interdisent toute logique d'économie circulaire. En effet, si les vélos « haut-de-gamme » - à assistance électrique ou non - intègrent des pièces de manufacturiers reconnus et aux productions standardisées, le développement de la vente physique chez des non-professionnels du cycle et de la vente sur des market places généralistes (Amazon, Alibaba...) repose trop souvent sur des vélos low cost aux composants issus de l'étranger et difficilement réparables.

La formation professionnelle initiale et continue passe par la délivrance de titres professionnels de mécanicien cycle et de conseiller technique cycle à environ 500 personnes chaque année - un chiffre qui est d'ailleurs en forte croissance. **Cette formation est réalisée au moyen du réseau de l'INCM, Institut National du Cycle et du Motocycle.** L'INCM dispose de 12 sites de formations, complétés par un maillage de centres partenaires

dans toute la France. Ces formations « mécanicien cycle » durent une année ce qui traduit un certain niveau de complexité. L'apparition des VAE a exigé de nouvelles connaissances en électricité, par exemple.

Cependant, la profession manque de personnel qualifié. Les salaires sont relativement bas car la réparation des vélos n'est pas reconnue par le grand public comme une opération requérant des compétences techniques élevées, ce qui s'accompagne d'un refus de payer le « juste coût » pour ce service - et ce, même si le soutien public aux opérations d'entretien et réparation des cycles a permis d'atténuer ce sentiment chez le consommateur. Aussi, l'activité après-vente est très souvent non-rentable économiquement, mais les professionnels tiennent à la maintenir tant elle est une garantie de durabilité pour le consommateur qui investit dans son vélo.

PROPOSITIONS

- ✕ Encourager les relocalisations de composants techniques et électroniques (moteurs, batteries etc) en rendant plus compétitive la production européenne.
- ✕ Soutenir l'entretien et la réparation des vélos par la baisse de la TVA à 5,5% (service de première nécessité - risque sécuritaire).
- ✕ Prolonger le "Coup de pouce vélo" (1,7 million de vélos réparés pour 20 m€) via les CEE.
- ✕ Accompagner le développement d'une filière de la réparation des batteries de VAE.
- ✕ Reconnaître la réparation par des tiers indépendants autres que les fabricants de batterie.
- ✕ Investir massivement dans les infrastructures cyclables car elles représentent le levier principal de développement de l'usage pour atteindre les objectifs du plan vélo, 12% de part modal du vélo d'ici 2030. A titre de comparaison, le plan vélo allemand a investi 1,46 Md € sur la période 2020-2023.

Le report modal qui porte aujourd'hui le vélo répond à de nombreux enjeux, notamment en permettant un accroissement de l'activité physique, une fluidification du trafic ou bien sûr une baisse des pollutions sonores et atmosphériques dans les centres-urbains. Néanmoins, il faut lutter contre l'idée que le vélo est un bien de consommation et non un investissement. C'est parce qu'il sera considéré comme un véhicule méritant attention et entretien, et parce qu'il sera réellement réparable, qu'il pourra pleinement être vertueux en s'inscrivant dans une logique d'économie circulaire que seul le « haut-de-gamme » permet aujourd'hui. A l'instar de ce qui a été mis en place pour les appareils électroniques, **un indice de réparabilité pourrait être mis en place et**

conditionné à l'éligibilité aux dispositifs d'aides publiques.

Si l'effort public pour créer des itinéraires cyclables continus et densifier le maillage territorial en voie cyclable a été particulièrement fort au cours des dernières années, il semble important de poursuivre cet élan - tout en veillant à la sécurisation des usagers et à une concertation de l'ensemble des acteurs, gage d'un partage de l'espace public apaisé. Il convient aussi de massifier les espaces de stationnement sécurisés et sans doute de généraliser à l'ensemble du parc roulant le gravage, afin de venir assécher les réseaux de commerces de vélos volés.



10. Réaffirmer le rôle des branches, qui sont incontournables dans le dialogue social

Les branches professionnelles sont en première ligne depuis le début de la crise sanitaire et la crise économique conséquente.

Elles ont fait preuve d'une adaptabilité, d'une exemplarité et d'un investissement constant pour assurer la continuité de l'économie et de l'emploi en restant toujours attachées à la réalité du terrain.

Bien qu'exposées aux changements permanents de législation, elles ont renforcé leur dialogue social, et leur dialogue avec les pouvoirs publics. Le nombre d'accords collectifs conclus en est la preuve la plus évidente. La branche des Services de l'Automobile a été l'une des plus réactive et apporteuse de propositions et de solutions.

Le rôle des branches doit être réaffirmé. Elles sont des actrices incontournables du dialogue social.



Le rapport Poisson relevait déjà qu'en matière de droit du travail, la branche est l'une des formes fondamentales de régulation des relations professionnelles en son sein, et non simplement d'une régulation de la concurrence.

Au-delà, elle permet aux entreprises et aux salariés d'avoir un cadre minimal adapté et adaptable à la Profession.

La « *branche professionnelle* » est par essence, et ce depuis le Décret Millerand de 1889, définie par elle-même, « *au regard du champ de compétences des organisations patronales engagées dans les négociations sociales* »

Il est en conséquence fondamental que le processus jusque-là engagé de restructuration des branches professionnelles soit suspendu et que les rapprochements ne soient pas imposés mais souhaités.

L'autonomie des acteurs à la négociation doit être confortée, comme élément de la démocratie sociale. La convention collective de branche relève de la sphère du contrat passé entre les parties (rapport Poisson).

Les acteurs doivent se reconnaître. L'identité collective est fondamentale et conditionne la régulation efficiente.

Une « *convention de reconnaissance réciproque et d'engagement collectif* » institue la branche.

La définition du périmètre par ses parties prenantes représentatives doit permettre à la fois d'assurer la cohérence économique et sociale de l'ensemble.

Les secteurs d'activité qui constituent une branche doivent regrouper des entreprises interdépendantes quant aux moyens, aux processus et aux techniques de production de biens ou de services qu'elles mettent en œuvre.

PROPOSITIONS

- ✕ Mettre un terme aux dérives qui créent des effets d'aubaines. Certaines activités deviennent en effet « poreuses », car non suffisamment confiées de manière claire aux branches professionnelles d'origine. A titre d'exemples :
 - activité de location de véhicule exercée par la grande distribution ;
 - porosité du métier « cycle » récupéré par la branche « sport et loisirs ».
- ✕ Clarifier les champs des branches au regard de leur réelle activité et leur histoire.

11. Accompagner les entreprises de la branche des Services de l'Automobile confrontées à des difficultés de recrutement

Les entreprises de la branche des Services de l'Automobile sont confrontées actuellement à des difficultés de recrutement, notamment pour certains métiers en tension d'ores et déjà identifiés à date : mécanicien, technicien automobile, carrossier, carrossier-peintre, réceptionnaire-Après-Vente, contrôleur technique, mécanicien/technicien VI, dépanneurs-remorqueurs, enseignants d'auto-école...).

En 2019, l'Observatoire des Métiers des Services de l'Automobile a constaté, à ce titre, que :

- le volume de recrutements dans la Branche non aboutis a fortement augmenté depuis 2017 (+ 29 %, soit 14 721 recrutements non aboutis) ;
- 39 % des recrutements non aboutis concernaient le métier de mécanicien et technicien automobile, soit près de 4 900 postes non pourvus et 23 % ceux de la carrosserie-peinture, auxquels viennent s'ajouter les métiers de contrôleur technique, les mécaniciens/techniciens de véhicules industriels, les enseignants d'auto-école ou encore les dépanneurs remorqueurs ;
- l'ensemble des volontés de recrutements dans la branche des Services de l'Automobile pour l'année 2019 dépassait les 69 000 embauches potentielles.

Pour certains métiers en tension, ces difficultés de recrutement pourraient s'avérer d'autant plus prégnantes au regard de la crise sanitaire et de ses conséquences économiques et sociales.

Par ailleurs, le diagnostic des besoins en compétences et en emploi fait apparaître de nouveaux profils de compétences, des métiers en tensions, et à l'inverse un déclin de certains types de postes, en lien avec les profondes mutations de la branche liées aux enjeux de modernisation, de digitalisation, du développement et de l'accélération de l'électrification du parc automobile et de transformation écologique de la filière automobile.



+14 700

**recrutements non aboutis,
soit +29% d'augmentation
depuis 2017**



De véritables risques d'obsolescence de compétences en raison de ces fortes mutations sont à craindre. Si, selon une récente étude de l'Observatoire de la Branche, le nombre d'emplois de la branche des Services Automobiles pourrait être à l'horizon 2030 en croissance de 30 000 emplois, l'électrification du parc automobile pourrait faire baisser dans le même temps le nombre d'emplois au sein de la Branche de 10 000 postes ; et en pareille hypothèse, les métiers les plus touchés seraient l'après-vente des véhicules particuliers et les distributeurs de carburants.

PROPOSITIONS

- ✕ Mettre en place un plan d'actions national adapté et spécifique aux Services de l'Automobile, en lien étroit avec la branche des Services de l'Automobile afin de pallier ces difficultés de recrutement.
- ✕ Encourager durablement l'alternance et pérenniser les aides exceptionnelles en faveur de l'alternance (contrat d'apprentissage et de professionnalisation) mises en place dans le cadre de la crise sanitaire et qui ont connu un véritable succès ces dix-huit derniers mois.
- ✕ Lever les freins à l'apprentissage, particulièrement pour les métiers réglementés tels que le contrôle technique.

Une véritable force de représentation



70 000

jeunes en formation par an et
100 000 salariés formés par an

160 000

entreprises, de la TPE à l'ETI

500 000

emplois non délocalisables

170 Mds

d'euros de chiffre d'affaires par an

Un maillage territorial dense

30

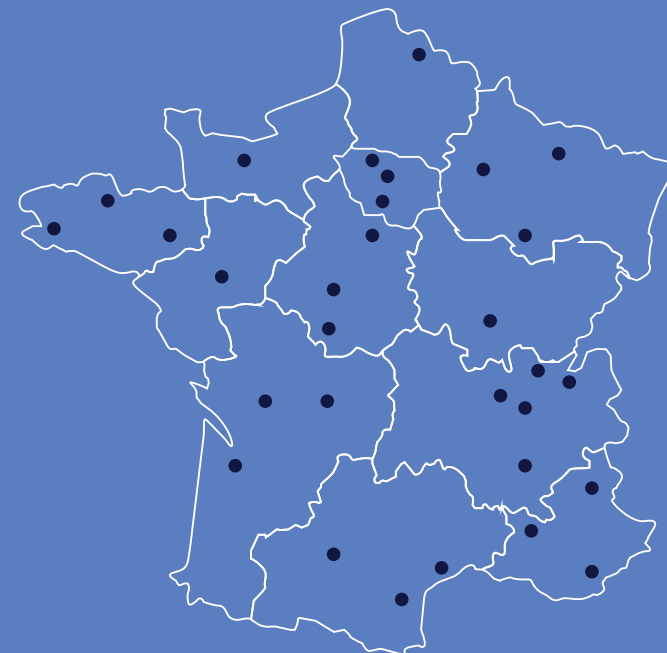
délégations au plus près
des professionnels

80%

de taux de représentativité

2 000

professionnels élus et bénévoles



Direction de la publication : MOBILIANS - 43 bis route de Vaugirard CS80016, 92197 Meudon Cedex

Rédaction : Dorothée DAYRAUT-JULIAN

Photos : Getty Images - Adobestock

Design graphique : www.kyrriel.fr



CONTACT

43 bis route de Vaugirard
CS80016, 92197 Meudon Cedex

T. 01 40 99 55 00

mobilians.fr



MOB | Les entreprises
de la mobilité
LIANS