



# Impacts des Mesures concernant l'automobile proposées par la Convention Citoyenne sur le climat. 11-09-2020

*Ce que je retiens, cette rubrique n'engage que moi*

Cette séance, initiée par le ministère de l'économie et le ministère de l'écologie a pour but de balayer, avec l'ensemble des parties prenantes : citoyens, ONG, organisations syndicales représentant les salariés, les organisations syndicales patronales, la Plateforme Automobile les impacts possibles des mesures de la CCC.

Cette réunion m'a permis de faire enfin entendre la voix des salariés de la filière automobile face à ceux pour lesquels l'automobile est un fléau à combattre sans merci. Parfois la logique et la physique sont absentes de certains argumentaires, qui n'engagent que leurs auteurs. Il apparaît cependant que bon nombre de commentateurs et d'ennemis de l'automobile en parlent et ne la connaissent pas.

Depuis, certaines mesures ont été retoquées, vous l'avez peut-être vu dans la presse ces derniers temps, en particulier sur la prise en compte de la masse des véhicules.

Vous trouverez ci-après les « minutes » de mon intervention lors de cette réunion sur la partie des incitations financières, ainsi que mes notes de la réunion qui s'est tenue à visio conférence.

## DISCUSSION #1 : MESURES D'INCITATIONS FINANCIERES

**M. Éric VIDAL, CFE-CGC :** Je suis représentant de la CFE-CGC, membre du comité stratégique de la filière automobile. Je représente donc les salariés de l'encadrement dans l'automobile. Je comprends que le principal objectif de cette réunion est d'enrichir les études d'impact et qu'il nous faut donc indiquer d'autres pistes d'analyse d'impact, en particulier dans le contexte actuel, pour l'automobile. Il ne s'agit pas de discuter des mesures elles-mêmes, mais d'éclairer les conséquences ou les implications de ces mesures.

Nous ne pouvons pas faire l'impasse sur le contexte actuel et la crise du COVID. Le marché automobile mondial a été particulièrement chahuté par le COVID. La situation économique des entreprises de l'automobile est donc assez fragile, voire très fragile dans certains cas. Un plan de relance a été annoncé très rapidement, en mai et la transition écologique y prend une place déjà importante. Cette transition écologique dynamique est une volonté de l'ensemble des acteurs de la filière automobile. L'écologie n'est pas un sujet tabou, bien au contraire, au sein de la filière automobile.

Je voudrais maintenant revenir sur les trois propositions qui nous sont présentées. Je vais essayer d'éclairer le débat, mais du point de vue des salariés, au vu du contexte et de la situation économique actuelle des salariés de l'automobile. La première proposition concerne les indemnités kilométriques. Si elles doivent conduire à une baisse du pouvoir d'achat des salariés de l'automobile, il faut être extrêmement prudent sur le sujet. Les entreprises sont déjà en train de négocier un certain nombre d'accords de compétitivité qui vont sans doute impacter très fortement le pouvoir d'achat des salariés de l'automobile. Rajouter cette mesure à ce qu'ils vivent déjà ne nous paraît pas souhaitable en l'état. Laissons passer la crise du COVID, voyons comment l'industrie française va la traverser et étudions cette proposition plus tard.

Sur le bonus, nous y sommes bien sûr favorables. Comme il a été rappelé, cette mesure a déjà été retenue dans le plan de relance. Une proposition concerne les véhicules de plus de cinq ans. La CFE-CGC préférerait une aide aux véhicules récents, tout simplement parce qu'ils sont moins polluants que les véhicules anciens et que de nombreux consommateurs achètent des véhicules d'occasion. L'idée serait de les inciter à remplacer leur véhicule d'occasion âgé et polluant pour un autre véhicule, certes d'occasion, mais qui serait récent et beaucoup plus respectueux de l'environnement.

Sur le malus, je crois que tout a été dit. Le poids et le CO<sub>2</sub> sont corrélés pour les moteurs thermiques, ce qui est tout à fait différent pour les véhicules électriques ou électrifiés. De plus, ce sujet est porté par l'Europe. Qu'il s'agisse du bonus ou du malus, il serait, à mon avis, opportun qu'ils puissent favoriser la vente des véhicules fabriqués en France. La corrélation physique du poids existe, mais elle existe surtout pour les véhicules thermiques et elle est bien différente sur les véhicules électriques. Le risque est de pénaliser les véhicules fabriqués en France, alors que nous sommes actuellement dans une phase de relocalisation et de localisation des véhicules. Cette mesure me paraît extrêmement dangereuse.

Le secteur automobile vit actuellement des changements réglementaires et fiscaux extrêmement rapides, mais fabriquer et concevoir un véhicule demandent trois à cinq ans. Je vous assure que la vie dans les entreprises automobiles est aujourd'hui extrêmement difficile. Nous pouvons toujours nous adapter, mais il nous faut une trajectoire qui soit claire, avec des rythmes de changement qui correspondent à ce qu'il est humainement possible de faire. Il serait préférable que le rythme soit de trois à cinq ans et non pas annuel. Merci beaucoup.

## Introduction :

Rappel des objectifs de la consultation citoyenne : faire une Baisse de 40% des émissions de CO2 et ceci dans une justice sociale

Il faut pouvoir Se loger, se déplacer, consommer, produire, travailler et se nourrir.

Il y a eu 149 propositions de la Conventions Citoyenne sur le Climat (CCC) et 146 retenues par le Président de la République.

Pour aboutir à un projet de loi, on en est à la discussion, présentation des mesures et éléments d'études d'impacts pour enrichir l'analyse d'impact.

Les Citoyens n'ont pas mandat pour modifier les mesures, il s'agit aujourd'hui et ici d'enrichir l'étude d'impact.

Des paquets de mesures, Incitation financières, interdiction de commercialiser certains véhicules.

### Contexte :

Le transport, 1<sup>er</sup> secteur émetteur de GES actuel, Véhicules Particulier c'est 52% des émetteurs, et donc un enjeu majeur pour atteindre -40% à 2030.

Déjà des choses votées , déjà le règlement européen, -37,5% d'émission de CO2.

## Pour comprendre les mesures d'impacts.

La trajectoire déjà prévue par l'industrie automobile, Véhicules Electriques volume multiplié par 5 dans le cadre du contrat stratégique, on pense y arriver. Trajectoire pour des véhicules de plus en plus propre, et le système industriel de fabrication des véhicules de plus en plus décarboné.

## Séquence de Discussion N° 1:

Mesures d'incitations financières :

- Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu.
- Augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d'aider davantage les ménages et les professionnels dans leur évolution
- Renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte :

### Présentation par les citoyens :

- Voiture individuelle c'est 15% du GES en France
- Sur l'indemnité Kilométrique : on compense des véhicules polluant, et ne concerne que les centiles intermédiaires seulement donc pas juste pour les autres , faire évoluer l'article 83,
- Renforcer le Malus sur véhicules polluants, 110 à 185 g malus à 20 000 € pas assez et il faut prendre en compte le poids, et plus grande utilisation de CO2 pour les faire. Toutes voitures dont électrique et poids pour éviter les tanks électriques. Passer à 95g pour le début, 82g pour 2025.

- Bonus : justice social pour toutes les catégories sociales : augmenter le bonus à la conversion c'est le CSP basses qui ont des véhicules très polluants : et d'aider à sortir des vieux très polluants, et aussi les Outre Mers 8% plus cher en général.

#### Impact présentés par DGE et Ministère de l'écologie

- Déjà des changements mis en place, avec une correction pour être favorables à l'électrique et pénaliser les puissants et polluant. Vraie question technique, c'est que pas cohérent avec les frais car plafonné.
- Bonus c'est déjà pris dans le plan de relance. Triplement des VE, par rapport à 2019. Quid des camionnettes ? pas distinguées dans la proposition :
- Malus : paramètre de poids, déjà le malus est renforcé de manière annuelle déjà dans une structure prévisible. Recette de 750 Millions pour 2020 à vérifier, et Réglementation Européenne prégnante. Et la répartition en fonction du poids c'est obliger les plus légers à des objectifs d'émissions plus durs. Révision mi-2021 et la France demande à supprimer le paramètre de masse.
- Impact pour les véhicules produits en masse, et peu émetteurs, mais pénalisés. Et les VE sont plus lourds, et pas prévu dans la proposition de la CCC.

#### **PFA Nicolas le Bigot :**

Malus : la transition écologique est déjà dans l'automobile. Il faut un cadre réglementaire fiscal stable et dans le cadre européen.

**Eric Vidal : CFE-CGC représentant des salariés de l'encadrement : il s'agit d'enrichir les études d'impact et donc d'indiquer les autres pistes d'analyse d'impact dans le contexte actuel de l'automobile et on ne peut pas faire l'impasse sur le COVID. Je rappelle que le plan de relance est centré sur la transition écologique, l'industrie est déjà bien au fait des enjeux. Pour la 1ere question, cela touche au pouvoir d'achat des salariés et cela ne nous paraît pas pertinent de le faire dans le contexte actuel. Pour le Bonus, oui bien sûr et c'est ce qui a été retenu, avec aussi une aide aux VO récents pour qu'ils remplacent des VO trop âgées et polluants. Et Malus, vu les chiffres avancés c'est extrêmement dangereux pour la survie de l'automobile en France, et surtout ce qu'il faut c'est de la stabilité réglementaire et fiscale, un véhicule c'est 3 à 5 ans concevoir et produire il faut que le fiscal et réglementaire s'inscrive dans le même rythme pour que ce soit humainement possible.**

**Artisanat des Réparations :** malus / Bonus on y a déjà, d'autant que déjà fait. Malus sur le poids, c'est minorer les bonus en fait. S'appuyer sur le parc automobile roulant.

**Réseau Action Climat :** composante poids du malus : CO2 est pas suffisant, poids pas optimisable à l'homologation, le barème actuel pas suffisant. Impact sur l'emploi, à voir : Automobile fait en France 26% et 13% pour l'Europe avec nos chiffres. Véhicules plus lourds plus chers et moins abordables, et nos modélisations 60% à 80% pas taxés, si on fait une bonne harmonisation. On a fait des calculs entre Bonus et Malus.

**Xavier Horent CCFA :** pas eu l'occasion d'être auditionnés , mais des travaux de qualité approfondis et rigoureux et fait toucher du doigt toute la complexité, avec étude d'impact avec les parties prenantes par écrit, il y a de la complexité et de la bataille de chiffre . Eco Systèmes, 400 000 emplois exact, mais il faut y ajouter 500 000 emplois dans la distribution jusqu'au recyclage, la filière automobile est une filière qui se tient et solidairement d'un bout à l'autre. VN oui , mais il existe un parc automobile , VN 1 ménage sur 28 ménages, VO 1 sur 4 ménage. Il faut retrouver de la justice

sociale, avec un point commun : stupéfiante complexité technique, avec des instabilités, soutien pour passer le changement, et le plan de relance s'est très bien passé, on est passé à côté de la mort subite. Attention contestation sociales et mobilité, il faut que la loi s'en souvienne. Réforme indemnité : pas juste : perte de pouvoir d'achat, en rapport avec le Malus au poids, et renforcement , avec déjà de très fortes augmentations, on en est au maximum, plus de la moitié des véhicules sont malusés. Il faut que ce soit économique : avec une trajectoire pluri annuelle : pour chacun.

**Jeremie Almosni : ADEME** tendance notable du marché vers les SUV, 1g CO2 par km augmenté à cause de cela. Et aussi diesel en chute. Sur le dispositif poids, on l'a vu dans certains pays, GES à l'échappement, on n'intègre pas la dimension matière, plus gros c'est plus de matière, véhicules plus gros posent des problèmes de cohabitation des modes. Depuis 2008 c'est grâce aux bonus que cela a changé ( !), 1000€ 5% du marché.

**Gaetan Monnier IFPEN** : il faut parler du parc, bonus oui pour faire entrer les VE et Hybrides, et penser aussi que 50% des ventes sont des véhicules de Sociétés. Le malus ne doit pas conduire à empêcher le cercle vertueux qui permet de retirer les véhicules anciens, **2018 10,6 ans de moyenne** pour le parc roulant, c'était 5 ans en 1990. Il faut renouveler le parc. Masse prise en compte dans les émissions de CO2, VE adopter une vision énergétique et pas seulement CO2. Les Allemands ont réussi à faire passer une double peine sur les véhicules de faibles masse et pourtant se sont les plus vertueux.

**Diane Strauss Transport&Environnement** : prime à la conversion pour aller dans les propositions de la CCC. 90% de la prime restes des polluants essence et diesel, mis dans le parc automobile pour les 15 prochaines années. Malus CO2 : 50% dans les flottes commerciales : 480 € pour un diesel moyen en flotte commerciale. Aider le VE aussi les hybrides très lourds surtout utilisés en thermique surtout donc surtout dans le VE

**Marie Chéron FNH** : demande de reprise sans filtre de la CCC, mais étude d'impact, il faut que l'on voit ce que cela veut dire pour l'automobile. Ce n'est pas une contrainte mais un appel à évoluer. La masse : c'est dissocié de la masse, plus le VE est lourd et moins de bénéfice pour le VE. Oui secteur en difficulté, et il faut aussi des véhicules légers, VE ne suffira pas.

**JM Robert : CFDT** : Agir au niveau Européen c'est la priorité.

**ADEME** : mettre en commun un rapport de la puissance massique. Il faut pousser les indemnités kilométriques sur les faibles puissances.

**N Le Bigot** : accès à des bornes de recharges pour déployer l'électromobilité.

## Deuxième séquence : interdiction de commercialisation

Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs de GES ( Gaz à Effet de Serre)

Accompagnement de la filière

Plus de 140g de CO2, et 2,5 % , 2025 : 110g maxi et 2030 90g de CO2. Et peu de ventes.

Retrait du parc : 400 000 t de CO2 par an. Et donc des constructeurs automobiles qui vont en faire des moins polluants.

Un point juridique majeur rend cela impossible : Pas possible d'exclure des véhicules homologués en Europe.

**Olivier Gantois : Union Française des Industries Pétrolière** : l'industrie pétrolière a un plan de décarbonation des carburants , ce sera 2050 réalisé à 100%, sur le routier : 4 types de carburants :

- Bio carburants,
- hydrogénés,
- carburants cellulose (décomposition du cellulose)
- les derniers carburants de synthèses ( liquides et hydrogène et électricité renouvelables), pour l'Europe.

**Nicolas le Bigot** : droit européen ne le permettra pas. Et loi fin de vente des thermique à 2040. Et CO2 sur les énergies fossiles, 140g fossiles à interdire ?

**Anne Lasnam- Trappier FNE** : pour l'urgence climatique c'est que l'échappement dont on parle, il faut travailler aussi sur la fabrication du carburant. Hydrogène c'est du fossile, idem pour le VE, bio diesel et autre l'ensemble du cycle de vie souvent pire qu'un litre de pétrole, huile de palme, déforestation quelque part. Véhicule propres ça n'existe pas car on oublie la fabrication. 40% émission véhicule diesel ce sont aussi les freins et l'usure de la route, CO2 et émission de polluants ce n'est pas lié. Il faut peut-être faire vivre plus longtemps les véhicules.

**Marie Chéron FNH** : et pourtant accepté dans la LOM en 2040 et pourquoi pas européen. Cette mesure va dans le bon sens, signal à la filière, quel impact sur les aides à l'emploi et la R&D vers du plus propres et punir si pas fait.

#### Interdiction dans les centres villes des véhicules très émetteurs de GES

Pour les plus émetteurs de GES : réduire les émissions en agglomérations dense avec autre offres de mobilités. Selon ADEME 50% des trajets en ville moins de 3km. Impacts, il faudra prévoir des exceptions impact sur la qualité de l'air et de vie. Existents des exemples à Madrid,,Oslo aussi

La loi LOM rend obligatoire les ZFE pour les villes qui dépassent les normes en place en 2021. C'est quoi le seuil de CO2 associé à la restriction et de centre-ville .

Restriction de circulation pour les citoyens, il faut accompagner les aides. A affiner en fonction du type d'agglomération présence et du transport en commun.

**Jeremie Almosni ADEME** : semaine prochaine sur étude Benchmark européen sur les LEZ ( Low Emission Zone) qualité de l'air : impacts différent d'une zone à l'autre, une zone restreinte a fait changer le parc, et la qualité de l'air ( Nox Particules) et pas CO2.

**Gaetan Monnier IFPEN** : GES et centre-ville cela ne peut pas être associé, je suis scientifique, CO2 ce n'est pas le local, il faut clarifier. Absence de corrélation entre CO2 et les polluants, à regarder avec attention le critère dans la pollution locale. Ou alors que roulage électrique ? si impact centre-ville aussi traiter les 2 roues, les transports publics et livraison, il faut élargir.

**Agathe Bounefour** : la loi LOM décret pas encore sorti. Prendre en compte l'impact économique sur la qualité de l'air, entre 20 et 100 milliards pour la France. Sociaux : bonus et primes à la conversion, et accompagner les ZFE dans les villes.

**Marie Chéron FNH** : creuser l'impact économique, politique de régulation de circulation impact bénéfique économique. Sociaux pas uniquement ZFE n'est pas un mur, il faut un transport accessible, une vision plus large que la voiture, aussi le réseau cyclable.

**Diane Strauss T&E** : contexte européen : 19 villes sortent du diesel en 2027 et plus en 2030 pas de thermique. C'est faisable. Impact social : Paris sort du diesel en 2024, et pourtant encore il y a de l'aide sur le diesel. Il faut arrêter l'aide au diesel. Et les VE d'occasion seront sur le marché en 2030. Soutien pour politique à l'achat des sociétés commerciales de VE, bornes de recharges en périphérie pour les communes modestes.

**Aliou SOW : Artisanat Automobile** : prime à la conversion aussi sur le thermique, 11 ans d'âge et 20 ans de vie pour un véhicule en 2030 il y aura des véhicules thermiques âgés, encore en Euro 3 ou Euro 4 et on verra qu'ils impactent les environnements, l'idée est d'accélérer le renouvellement du parc automobile et enlever les véhicules âgés. Les concitoyens ne pourront pas acheter de véhicules neufs. Cela aura plus d'impact, la stratégie ne doit pas aller seulement au neuf. 40 Millions de véhicules qui roulent et seulement 2 Millions de neufs, pour quelles proportions d'VE dans 10 ans . La prime à la conversion aura un impact important.

**Agathe Bounefor : Action Climat** : suppression de VN, et donc aidons encore mieux les ménages qui en ont le plus besoin, avec du taux 0 et du VO, on aura un système qui marche socialement et environnementalement.

**Mme Strauss T&E**: les ménages modestes achètent avec de l'occasion à 80%, risque d'interdire le centre ville :

## Conclusion

Qualité des interventions et des débats, on va enrichir des études d'impacts, merci aux éléments complémentaires.