

Newsletter lobbying de la FEDA - Mai 2024

Automobile : à Bruxelles, quelles perspectives pour le prochain mandat de la Commission et du Parlement ?

A dix jours du scrutin européen, la perspective de nouvelles réformes favorisant la transition automobile au cours de la prochaine mandature nourrissent les spéculations de la filière automobile. Le premier sujet en suspens est celui du verdissement des flottes automobiles, pour lequel la Commission a ouvert une consultation publique le 6 février et jusqu'au 8 juillet. Cette consultation vise à évaluer l'opportunité d'une initiative législative européenne sur ce sujet en 2025, sur laquelle l'actuel exécutif européen n'a pris pour l'instant aucune décision. Rappelons qu'au niveau français, la proposition de loi de Damien ADAM sur ce même sujet a été reportée *sine die* après un début d'examen compliqué en commission puis en séance publique.

Suite logique du Green Deal du mandat d'Ursula von der LEYEN, la réduction des émissions de CO₂ constituera très probablement un autre dossier important de la future Commission européenne. En janvier dernier, une communication de l'exécutif européen annonçait un objectif de réduction des émissions nettes de GES de 90% en 2040 par rapport à 1990. La réalisation de cet objectif devrait nécessiter de nouvelles mesures à l'échelle de l'Union, notamment pour accélérer le déploiement des carburants bas carbone et de l'électro-mobilité. Un renforcement des normes de CO₂ sur les poids lourds est également très probable. La future Commission devrait tenter d'accélérer le déploiement de solutions numériques multimodales et le report modal vers les transports publics et les modes doux.

Enfin, l'interdiction des ventes de véhicules thermiques neufs à compter de 2035, l'une des mesures phares du Green Deal, restera un sujet de débat de la nouvelle mandature. En France, les listes LR et RN ont inscrit l'abrogation de cette contrainte dans leurs programmes pour les élections européennes de 9 juin, mais le Parlement européen ne dispose pas du pouvoir d'initiative et une telle mesure nécessiterait que la Commission propose elle-même de revenir sur cette interdiction.

Elections européennes : l'ADPA plaide pour l'accès aux données et les conditions d'une concurrence effective dans l'après-vente

A l'approche des élections européennes, qui se dérouleront du 6 au 9 juin selon les pays, l'Association des éditeurs de données d'automobiles (ADPA) a publié un [manifeste](#) pour la prochaine mandature européenne.

Pour les cinq prochaines années, l'ADPA appelle les institutions européennes à améliorer la compétitivité et à défendre le libre choix des consommateurs dans l'après-vente automobile. En particulier, l'association plaide pour que l'après-vente indépendante et multi-marques soit systématiquement consultée pour toute évolution politique et réglementaire susceptible d'affecter le secteur automobile en général.

La Commission européenne est par ailleurs invitée à déposer une proposition législative afin de réglementer l'accès à distance aux données techniques générées par les véhicules, une initiative attendue également par la FIGIEFA. Rappelons que la Commission européenne avait annoncé un texte sectoriel spécifique à l'automobile, mais seule la législation transversale sur les données (Data Act) a été produite au cours de la mandature qui s'achève.

L'ADPA ne se limite pas, dans son Manifeste, aux seules données. Elle émet également des propositions pour améliorer l'empreinte carbone du parc automobile existant, telles que des mesures incitatives à la réparation et à l'entretien des véhicules (taux réduit de TVA par exemple pour la réparation, le

rétrofit ou les pièces de réemploi). Elle propose également que la détermination du bonus ou du malus tienne compte de la possibilité pour les consommateurs de recourir à la réparation indépendante et donc de l'accès aux pièces, outils et informations nécessaires à l'activité de ces réparateurs.

Créée en 2016 et basée à Bruxelles, l'ADPA est membre de l'AFCAR (Alliance for the Freedom of Car Repair in the European Union), tout comme la FIGIEFA.

Lancement d'une mission flash à l'Assemblée sur le verdissement des flottes

Le 30 avril dernier, l'examen de la proposition de loi de Damien ADAM (Renaissance) visant à accélérer et à contrôler le verdissement des flottes automobiles avait été suspendu à l'Assemblée nationale, par manque de temps pour examiner ses articles et les amendements déposés.

Si aucune date n'a été trouvée pour reprendre ce débat, en revanche la Commission du développement durable vient de décider de lancer une « mission flash » sur le même sujet. Au cours des deux prochains mois, cette mission devra notamment se pencher sur les raisons pour lesquelles les obligations de la loi d'orientation des mobilités (LOM) ne sont majoritairement pas respectées par les entreprises.

Pour rappel, la proposition de Damien ADAM entend fixer un objectif de 90% de véhicules à très faibles émissions dans les renouvellements annuels des flottes en 2032, avec une série de seuils intermédiaires, entre 2025 et 2032. Le cas des véhicules utilitaires légers est cependant renvoyé à un décret pour fixer une trajectoire spécifique. M. ADAM entend ainsi substituer cette trajectoire à celle que fixe déjà la LOM, qui impose une proportion de 70% de véhicules à faibles émissions dans les renouvellements en 2030, jugée insuffisante au regard notamment de la fin des ventes de véhicules thermiques neufs en 2035.

La mission flash vise à surmonter les divisions qui se sont manifestées au sein de la majorité sur ce sujet. En commission, les groupes Horizons et MoDem avaient tenté de modifier significativement le texte de Damien ADAM, notamment en réintégrant les véhicules hybrides dans les véhicules comptabilisés dans les pourcentages de renouvellement.

La FEDA s'était très tôt mobilisée sur ce texte, dès le mois de janvier, afin de convaincre son auteur et plus largement les parlementaires de le modifier. Elle avait notamment obtenu que la trajectoire de verdissement des VUL soit spécifique et fixée ultérieurement par décret et que le calendrier soit desserré.

Objectif 400 000 bornes : le contrat stratégique de filière cible notamment les services de l'automobile

Signé le 6 mai, le nouveau [contrat stratégique de la filière automobile](#), portant sur la période 2024-2027, intègre l'objectif de 400 000 bornes de recharge ouvertes au public à l'horizon 2030, soit environ 4 fois plus qu'aujourd'hui. Cet objectif avait été mentionné pour la première fois par le Président de la République lors du Mondial de l'Automobile de 2022.

Le contrat stratégique apporte des précisions sur cette mesure, qui concerne aussi bien les véhicules légers que les véhicules lourds. Ainsi, le programme ADVENIR piloté par l'AVERE doit être reconduit et doté de 200 M€ supplémentaires pour soutenir le déploiement des points de recharge publics et privés.

Une attention particulière sera portée aux besoins de recharge en itinérance et donc au déploiement de bornes de recharge rapide, afin d'atteindre au moins 25 000 points de recharge de 50 kW ou plus d'ici fin 2027 sur les grands axes du territoire, en particulier le long du réseau routier national, et dans des centres urbains, soit un triplement par rapport à l'existant.

Le contrat stratégique prévoit également une planification territoriale avec ENEDIS et RTE des besoins en raccordement électrique, car les délais peuvent être très longs en cas de travaux lourds à réaliser. Par ailleurs, le contrat stratégique de filière vise tout particulièrement le déploiement des points de recharge dans les métiers des services de l'automobile, « qui offrent un maillage sur l'ensemble du territoire, notamment dans des zones peu denses ou dans des points stratégiques et d'attractivité ». Sont notamment mentionnés les stations-services traditionnelles, les parcs de stationnement, les loueurs de véhicules notamment situés dans les gares et aéroports, les réparateurs et les concessions automobiles. Ce déploiement sera « soutenu par les pouvoirs publics » (fonds Advenir).

Primes à la conversion, rétrofit : bilan contrasté pour 2023

Lors d'un débat à l'Assemblée nationale le 15 mai, le Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires a indiqué que 402 primes rétrofit seulement ont été attribuées en 2023. Cette prime, dont le montant dépend du revenu fiscal de référence du foyer, peut s'élever à 5 000 euros pour un véhicule léger et 9 000 euros pour une camionnette.

En revanche, les aides à l'acquisition de véhicules propres, qui regroupent principalement le bonus écologique et la prime à la conversion, sont globalement en nette hausse : elles ont dépassé de 30% les prévisions initiales de 2023. L'année 2023 a ainsi été marquée par un dynamisme significatif du bonus automobile, qui représente 1,4 milliard d'euros dans le budget de l'État. Les rapporteurs spéciaux de l'Assemblée nationale mentionnent « un contexte de reprise des immatriculations de véhicules neufs par rapport à 2022 (+ 15 % pour les voitures particulières) et de croissance de la part de marché des véhicules électriques dans les ventes neuves (près de 17% en 2023, contre 13% l'année précédente) ». Ainsi, le nombre de bonus attribués en 2023 était de 357 000, dont 75% pour des véhicules électriques neufs, contre à 326 000 en 2022.

FIGIEFA élit son nouveau conseil d'administration lors de son assemblée générale

La FIGIEFA, l'association européenne représentant les distributeurs indépendants de pièces et composants automobiles, a élu le 22 mai dernier son nouveau conseil d'administration lors de l'assemblée générale tenue à Istanbul. **A cette occasion, la présence de la Fédération de la distribution automobile au sein du conseil d'administration a été confirmée, avec l'élection au poste d'administrateur de Bertrand Thorette, Délégué général de la FEDA. Stéphane Antiglio (PHE) fait également son entrée au Board de la FIGIEFA en sa qualité de représentant des groupements.**

Pour mémoire, le conseil d'administration nouvellement élu se compose de professionnels provenant d'associations nationales et d'entreprises de distribution de pièces détachées automobiles à travers l'Europe. Les nouveaux membres du conseil d'administration sont les suivants :

Président : Mads Engberg, représentant AUTIG (Danemark)

Vice-Président : Bastian Müller, représentant GVA (Allemagne)

Trésorier : Lawrence Bleasdale, représentant IAAF (Royaume-Uni)

Administrateurs : Tomasz Beben, représentant SDCM (Pologne) ; Nines García de la Fuente, représentant ANCERA (Espagne) ; Alex Gelbcke, représentant FMA (Belgique) et RAI (Pays-Bas) ; Emirhan Silaharoglu, représentant OSS (Turquie) ; Bertrand Thorette, représentant FEDA (France) ; Warren Espinoza, d'ATRI ; et Stéphane Antiglio, de PHE.

Avec la perspective des élections européennes du 9 juin, et les changements d'équilibre politique qui se profilent au sein des institutions européennes, la FIGIEFA dispose d'une équipe soudée, solidaire et ambitieuse qui entend relever les défis et saisir les opportunités auxquels le marché indépendant de la rechange automobile est confronté.

Le casse-tête du recyclage des batteries et de la durée de vie des véhicules électriques

Dans une note récente, le Boston Consulting Group (BCG) pointe **le casse-tête du recyclage des batteries de véhicules électriques**.

Si en théorie, les batteries de voiture électrique sont un cas d'école idéal pour l'économie circulaire, l'équation de leur recyclage comporte encore beaucoup d'inconnues. Selon les experts du BCG, il reste au moins quatre obstacles à lever :

- En raison du cycle de vie d'un véhicule (environ dix ans) et de la jeunesse du marché, les industriels ne disposent pas encore de quantités suffisantes pour faire tourner d'éventuelles usines. Il faudra attendre plusieurs années avant d'avoir un volume significatif à recycler...
- Le modèle économique est également incertain : si les cours des matières premières sont élevés, le recyclage est rentable. Mais si le cours s'effondre, comme ce fut le cas du lithium en 2023, les investissements seront plus difficiles à rentabiliser.
- L'évolution technologique des batteries complique encore l'équation : selon les chimies utilisées (nickel-manganèse-cobalt, lithium-fer-phosphate...), les matières recyclées n'auront pas la même valeur, et les techniques d'extraction seront différentes.
- Enfin, pour économiser du poids et de l'espace, certains constructeurs comme Tesla ou BYD veulent intégrer les batteries à la structure du véhicule (cell-to-chassis) au lieu de les regrouper dans un pack... au détriment de la réparabilité dans un premier temps, puis de la recyclabilité ensuite.

Parmi tous ces points, il semble considéré comme acquis que la durée de vie d'un véhicule électrique est d'environ dix ans... Rappelons que celle d'un véhicule thermique est d'environ vingt ans. Ce rapport du simple au double en termes de durabilité des véhicules change drastiquement les projections qui ont été réalisées ces dernières années sur l'empreinte environnementale des véhicules électriques par rapport aux véhicules thermiques. **Avec un cycle de vie réduit de moitié par rapport aux véhicules thermiques, il n'est pas du tout certain que l'empreinte environnementale des véhicules électriques soit si vertueuse qu'affichée initialement...**

Formez vos salariés avec le catalogue des formations de la CGF !

En tant qu'adhérent à la FEDA, vous bénéficiez d'un accès à tarif préférentiel aux multiples formations de la CGF proposées aux professionnels du commerce de gros.

Ces formations, en présentiel ou distanciel, sont animées par des experts et privilégient une mise en situation pratique pour favoriser la bonne compréhension et assimilation des contenus transmis.

Au prix de 300 € HT la demi-journée, ou de 600 € HT la journée, ces formations s'adressent aux chefs d'entreprises, aux responsables juridiques, responsables administratifs et/ou financiers, responsables RH, responsables paie... Les sujets sont variés : droit social, transport & logistique, droit fiscal, RSE / Environnement, convention collective 3044, commande publique.

Découvrez [le catalogue des formations](#).

Réunion commune des groupes métiers "Diesel & Nouvelles technologies" et "Carrosserie Peinture"

Les deux groupes métiers "Diesel & Nouvelles technologies" et "Carrosserie Peinture" se sont réunis le 15 mai pour traiter ensemble d'une problématique transversale à leurs métiers et leurs entreprises : la responsabilité sociale des entreprises (RSE).

A cette occasion, **Nathalie Fussler, Directrice Environnement de la CGF, était invitée à présenter les enjeux de la RSE** et expliquer comment une entreprise (même petite) peut concrètement s'engager dans une démarche RSE pour en faire une opportunité, entre obligations réglementaires et démarche volontaire : compréhension des enjeux RSE, analyse de l'écosystème et de l'organisation de l'entreprise, définition d'un plan d'action, priorisation des actions à fort impact et financièrement soutenables, mise en œuvre et communication. Un décryptage complet unanimement apprécié grâce à l'intervention pédagogique et interactive de notre experte !

Le matin, les membres du groupe Diesel & Nouvelles technologies ont fait le point sur leur activité et leurs problématiques métiers (relations avec les équipementiers, indisponibilité croissante de certaines pièces, besoins en formation...). La **société Qinomic**, représentée par son Directeur général Jean-Jacques Serraf, était également invitée pour présenter son activité, ainsi que les perspectives du rétrofit électrique sur le marché français.

L'après-midi, les membres du groupe Carrosserie Peinture ont fait le point sur l'avancée du **label Color+** : finalisation en cours du site Internet, point sur le Club des partenaires, préparation d'une opération de communication à l'automne...

Merci à tous les membres qui s'impliquent dans les groupes métiers et apportent leur expertise à la FEDA !

Formez vos collaborateurs avec le cursus diplômant de l'ECFA !

Le lancement de la 44^{ème} promotion de l'Ecole de commerce de la filière automobile (ECFA) est confirmé pour la rentrée de septembre 2024. Il est encore temps d'y inscrire vos collaborateurs !

Pour rappel, l'ECFA propose un cursus diplômant en alternance sur 18 mois pour former vos salariés au pilotage d'une unité marchande (management, vente, gestion). **Ce cursus diplômant de grande qualité, dédié aux métiers de la rechange automobile, est pris en charge à 100% pour vos collaborateurs relevant la convention collective n°3044.** Profitez-en !

Pour plus d'informations, prenez contact avec Eléonore ou Sophie au 01 42 60 69 48 ou bien par mail (ecarpentier@feda.fr).