

Newsletter lobbying de la FEDA - Septembre 2024

La nouvelle Commission européenne présentée à Bruxelles

Ursula von der LEYEN a présenté le 18 septembre, en marge de la session plénière du Parlement européen, la liste des commissaires européens qu'elle a choisis pour la période 2024-2029.

Cette présentation amorce le processus de confirmation par les commissions du Parlement européen: examen des déclarations d'intérêts, questions écrites du Parlement aux commissaires désignés, auditions de confirmation. Pour finir, le Parlement européen devra débattre en séance plénière du nouveau collège des commissaires et se prononcer par un vote permettant de l'élire ou de le rejeter dans son ensemble, à la majorité des suffrages exprimés. Cette procédure devrait se poursuivre en octobre voire en novembre, et se prolongera si certains commissaires désignés par Mme von der LEYEN sont rejetés par les commissions parlementaires.

S'ils sont confirmés, les commissaires suivants agiront directement ou indirectement sur les dossiers importants pour la filière automobile dans les cinq prochaines années :

- Apostolos TZITZIKOSTAS, commissaire désigné chargé du transport durable et du tourisme. Issu du parti grec de centre-droit (Nouvelle démocratie), M. TZITZIKOSTAS est actuellement président du Comité européen des régions. Il a été gouverneur de la région de Macédoine centrale et député au Parlement grec. M. TZITZIKOSTAS se voit notamment confier la responsabilité d'un « plan d'action industriel pour l'industrie automobile », mais aussi celle d'accélérer le déploiement des bornes de recharge et de faire des propositions sur le verdissement des flottes.
- Rafaele FITTO, vice-président exécutif chargé de la cohésion et des réformes. M. FITTO, de nationalité italienne, est l'actuel Ministre des Affaires européennes du gouvernement de Giorgia MELONI. Il n'est donc pas issu du PPE, mais du groupe conservateur CRE, plus à droite sur l'échiquier politique européen. M. FITTO coordonnera l'action de plusieurs commissaires, dont M. TZITZIKOSTAS.
- Stéphane SÉJOURNÉ, vice-président exécutif chargé de la prospérité et de la stratégie industrielle. Actuel Ministre démissionnaire des Affaires étrangères, M. SÉJOURNÉ est par ailleurs secrétaire général du parti Renaissance et préside Renew Europe. Il a été parlementaire européen de 2019 à 2024.
- Valdis DOMBROVSKIS, commissaire désigné chargé de l'économie, de la productivité et de la simplification. Issu du parti libéral-conservateur letton, M. DOMBROVSKIS était vice-président de la Commission européenne depuis 2014. Il perd ce titre dans le nouvel exécutif européen mais conserve ses attributions.
- Wopke HOEKSTRA, commissaire désigné chargé du climat, de la neutralité carbone et de la croissance propre. M. HOEKSTRA, issu du parti chrétien-démocrate néerlandais, a rejoint le collège des commissaires en 2023 en reprenant le portefeuille de l'action climatique après la démission de son compatriote Frans TIMMERMANS.

Sur le plan politique, le nouveau collège des commissaires reflète la poussée de la droite et du centre-droit dans les capitales européennes, ainsi que le progrès du Parti populaire européen (PPE) lors des élections européennes de juin. 14 commissaires européens sur 27 sont ainsi issus de partis affiliés au PPE, contre 4 seulement pour les sociaux-démocrates et 5 pour Renew (centre). Rappelons que ce nouvel exécutif européen entend s'appuyer sur une majorité parlementaire associant le PPE (188 sièges), les sociaux-démocrates (136 sièges) et les centristes de Renew (77 sièges), soit 401 sièges sur 720.

A l'Assemblée, une étroite majorité relative pour le gouvernement Barnier

Nommé le 5 septembre, Michel BARNIER poursuit ses consultations pour constituer un gouvernement. M. BARNIER s'est dit ouvert à la nomination de ministres issus de la gauche, mais ce gouvernement, s'il parvient à être formé, devrait être largement dominé par la droite et les différentes formations du camp présidentiel.

D'un soutien sans participation, les élus des groupes La Droite républicaine de l'Assemblée nationale et Les Républicains du Sénat sont passés en quelques jours à un soutien explicite avec participation au gouvernement. Ce revirement doit permettre à Michel BARNIER de compter sur les 47 voix des élus LR de l'Assemblée nationale. Elles s'ajoutent aux 33 députés du groupe Horizons et indépendants, qui apportent également leur soutien au nouveau Premier ministre. Malgré les réticences de plusieurs élus MoDem, François BAYROU a pour sa part déclaré que le soutien et la participation du MoDem au nouveau gouvernement étaient « une évidence ». Sorti affaibli du dernier scrutin, le groupe MoDem compte aujourd'hui 36 membres.

La principale composante du camp présidentiel, le groupe Ensemble pour la République présidé par Gabriel ATTAL, est la plus mesurée, refusant à la fois « toute situation de blocage » comme « tout soutien inconditionnel ». Ce groupe, le deuxième le plus important de l'hémicycle du Palais-Bourbon, rassemble 97 députés, et l'aile gauche ne s'inscrit pas, pour l'instant, dans un soutien au gouvernement Barnier.

Le groupe Libertés, Indépendants, Outre-mer et Territoires (LIOT), qui compte désormais 22 députés, a défini ses priorités d'action (décentralisation, pouvoir d'achat, santé et sécurité), sans se prononcer sur un soutien et une participation au gouvernement de Michel BARNIER.

Les effectifs cumulés de ces différents groupes sont aujourd'hui de 235 membres. Ce nombre est très inférieur aux 289 requis pour une majorité absolue, sans compter que certains députés des formations centristes ne soutiendront pas le gouvernement. Il est également inférieur aux 250 députés de l'ancienne majorité relative du camp présidentiel.

A gauche de l'hémicycle, les groupes du Nouveau Front Populaire cumulent 193 députés, répartis entre La France insoumise (72 membres), le groupe socialiste (66 membres), le groupe écologiste et social (38 membres) et le groupe de la Gauche démocrate et républicaine (17 membres). Ces groupes ont d'ores et déjà annoncé une motion de censure à laquelle il manquera près de 100 voix pour être adoptée.

Dans cette situation, l'attitude du groupe Rassemblement national, premier groupe du nouvel hémicycle (126 députés) et de ses alliés du groupe Union des droites pour la République d'Eric CIOTTI (16 membres) déterminera la durée du vie du nouveau gouvernement. Chaque député pouvant signer 3 motions de censure par session parlementaire, le groupe RN pourra en déposer 6 au cours de celle qui va s'ouvrir le 1er octobre, sans compter les possibilités de censure supplémentaires offertes par un éventuel recours au 49-3. A ce stade, le groupe présidé par Marine LE PEN réserve son avis sur le gouvernement et attend la déclaration de politique générale dont la date n'est pas encore connue. Lors des journées parlementaires de son groupe le 15 septembre, Mme LE PEN a toutefois indiqué qu'elle souhaitait que cette mandature soit « la plus brève possible ».

Le verdissement des flottes bientôt de retour à l'Assemblée nationale ?

Alors que la commission du développement durable de l'Assemblée nationale organise le début de ses travaux, désormais sous la présidence de Sandrine LE FEUR, qui vient de quitter Ensemble pour rejoindre Horizons, la question du verdissement des flottes pourrait revenir prochainement dans les débats.

Ce sujet avait marqué la fin de la législature précédente avec la proposition de loi de Damien ADAM (Renaissance), qui avait suscité une vive opposition au sein même du camp présidentiel, par la voix notamment de Bruno MILLIENNE (MoDem). L'un et l'autre de ces protagonistes ont été battus aux élections législatives.

Le député socialiste Gérard LESEUL, qui avait été nommé en juin co-rapporteur d'une mission flash, avec sa collègue Olga GIVERNET (Renaissance), souhaite reprendre ce sujet. Il en a fait la proposition à la présidente de la commission. Une nouvelle mission pourrait donc être constituée, conduisant éventuellement à une nouvelle proposition de loi remplaçant celle de M. ADAM après une concertation des acteurs concernés.

Pour rappel, le projet de M. ADAM entendait 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. M. ADAM souhaitait 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 FEDA s'était 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.

Entre « coexistence exigeante » et cohabitation, les nouvelles relations entre l'Élysée et Matignon se mettent en place

Dès la nomination de Michel BARNIER à Matignon le 5 octobre, l'Élysée a pris une série de mesures qui traduisent la mise en place d'une nouvelle cohabitation, que le Président de la République a préféré dénommer « coexistence exigeante ». Ainsi, les cabinets du Premier ministre et du Président de la République ne seront plus partagés : en 2017, Emmanuel MACRON avait souhaité qu'une grande partie des conseillers thématiques (numérique, transports, industrie etc.) soient membres des cabinets de Matignon et de la Présidence de la République.

Ce mode d'organisation est désormais caduc et les conseillers concernés ont cessé leurs fonctions ou sont rattachés au seul cabinet du Chef de l'État. De même, les conseillers de la Présidence de la République ne participeront plus aux fameuses « réunions interministérielles » (RIM), séances de travail quotidiennes lors desquelles les arbitrages de l'exécutif sont établis sur les projets de lois et de textes réglementaires. Toujours présidées par un conseiller du Premier ministre, ces réunions étaient très souvent marquées par la présence d'un représentant de la Présidence de la République.

PLF 2025 : vers un dépôt du texte à l'Assemblée le 9 octobre ?

Le projet de loi de finances pour 2025 devrait être, selon les règles fixées par la loi organique relative aux lois de finances, déposé au Parlement au plus tard le premier mardi d'octobre, et donc présenté dans les jours précédents en Conseil des ministres. Cela suppose que le Conseil d'Etat et le Haut Conseil des finances publiques aient rendu préalablement leur avis, ce qui n'est pas le cas, alors que ces avis nécessitent au moins une quinzaine de jours.

Les lettres plafonds, indiquant les plafonds de dépenses par ministère, ont été envoyées le 20 août par Gabriel ATTAL aux différents ministres, avec plus d'un mois de retard. Ces documents, contrairement aux usages, n'ont pas été transmis à la commission des finances de l'Assemblée nationale, qui ne dispose donc pas encore des éléments nécessaires au lancement de ses travaux.

Dans ce contexte, le Secrétariat général du Gouvernement estime qu'un dépôt plus tard en octobre, s'il n'est pas conforme à la LOLF, ne ferait pas courir un risque d'inconstitutionnalité pour la future loi de finances. La Constitution fixe en effet seulement un délai maximal de 70 jours pour l'adoption du budget. Déposer le PLF à l'Assemblée nationale dans le courant de la première quinzaine d'octobre reste donc techniquement possible pour le futur Gouvernement.

Le 16 septembre, le nouveau Premier ministre a fait savoir qu'il envisageait de déposer le PLF à l'Assemblée nationale le mercredi 9 octobre.

Voiture électrique : l'étude de Mc Kinsey qui jette le trouble

Dans son enquête Mobility Consumer Pulse publiée en juin 2024, le cabinet McKinsey révèle que **29% des automobilistes électriques dans le monde envisagent de revenir au véhicule thermique pour leur prochain achat**. Les raisons de ce retour en arrière ? Principalement l'insuffisance des infrastructures de recharge, ainsi que l'autonomie jugée trop faible des véhicules électriques.

Parmi les autres enseignements, cette étude montre que **seulement 38% des automobilistes qui n'ont pas de véhicule électrique considèrent que leur prochain achat portera sur un véhicule électrique ou hybride rechargeable**. Les principales barrières au passage à l'électrique sont : le manque de familiarité (60%) et le scepticisme à l'égard de la technologie électrique (55%), le coût de possession (45%), l'autonomie (29%), l'impossibilité de recharger à la maison (29%).

Cette étude solidement étayée a porté sur 200 questions auprès de 30 000 participants, dans 15 pays différents représentant 80% des ventes mondiales de voitures. Bien d'autres thèmes sont abordés dans cette étude, parmi lesquels la connectivité, la conduite autonome, ou les attentes en matière de micromobilité et mobilité urbaine.

Dans son étude européenne, la FIGIEFA montre que la mobilité abordable n'est possible qu'avec des règles claires pour l'Aftermarket

Avec l'appui des fédérations automobiles nationales qui la composent (dont la FEDA), l'Association européenne des distributeurs de pièces détachées automobiles FIGIEFA a publié une étude sur l'avenir du marché de l'après-vente automobile à l'horizon 2035.

Cette étude à large échelle met en lumière la dynamique du marché secondaire automobile européen. Elle évalue l'impact potentiel des nouvelles tendances technologiques des véhicules sur ce marché.

Cinq facteurs d'influence clés ont été identifiés pour leur impact significatif sur le marché : le ratio des pièces captives, la cybersécurité, les coûts et la complexité de l'accès aux informations techniques, les téléchargements de logiciels, et enfin l'accès à distance aux données, fonctions et ressources des véhicules.

À mesure que de nouveaux véhicules arrivent sur le marché et vieillissent, et si aucune action réglementaire ne traite les risques identifiés, les opérateurs de l'Aftermarket seront de plus en plus exclus du marché des services, en particulier pour les véhicules de moins de six ans.

Les implications de l'étude sont claires : il est absolument nécessaire que l'Union européenne intervienne par voie réglementaire afin de garantir que le marché des services de réparation et d'entretien des véhicules continue de fonctionner comme un marché dynamique et compétitif offrant aux propriétaires une véritable liberté de choix.

La Commission européenne dispose de deux instruments législatifs possibles : le Règlement d'exemption par catégorie dans le secteur automobile et le Règlement d'homologation des véhicules. Tous deux doivent être mis à jour pour suivre le progrès technologique et devraient aborder les facteurs d'influence clés identifiés dans cette étude. Sans intervention réglementaire, la distorsion de marché pourrait atteindre un coût annuel de 35 milliards € dans sept pays (France, Allemagne, Italie, Norvège, Pologne, Espagne et Royaume-Uni).

ACTUALITES DE LA FEDA

Convention collective nationale 3044

Retrouvez la dernière version de votre convention collective nationale des commerces de gros (3044) sur notre site internet FEDA en cliquant [ICI](#)

Cette nouvelle version à jour d'août 2024 remplace la dernière version de mars 2023. Elle intègre l'accord du 23 octobre 2023 relatif au régime de prévoyance collective pour les salariés non-cadres, l'avenant du 24 janvier 2024 à l'accord du 18 mai 2010 relatif à la création de trois CQP dans le domaine de la vente, l'avenant du 18 mars 2024 à l'accord du 21 janvier 2020 relatif à la mise en œuvre du dispositif de reconversion ou promotion par alternance (dit « Pro A »), et l'avenant du 18 mars 2024 à l'accord du 24 janvier 2023 relatif à la formation professionnelle tout au long de la vie.

GARAC : des promotions pleines de promesses !

Les jeunes de l'Ecole nationale des professions de l'automobile (GARAC) font briller les chiffres du secteur des services de l'Automobile en terminant l'année scolaire avec un score de 96% de réussite aux examens, et en commençant l'année scolaire 2024-2025 par des effectifs proches d'une année record.

96 % des jeunes inscrits à la session des examens de juin 2024 ont été reçus. Une belle motivation pour ces jeunes et pour les entreprises qui les ont accueillis en stage ou en apprentissage dans les services de l'Automobile et de la Mobilité. Ces résultats sont ainsi conformes aux objectifs du GARAC définis dans le cadre de sa démarche qualité Iso.

L'étude du taux de 96% de réussite aux examens pour la session de juin 2024 montre un taux de réussite de 99% pour la partie Lycée du GARAC (BAC Pro et BTS) et de 94 % pour la partie CFA du GARAC (CAP, BAC Pro et BTS). Le taux de réussite pour les bacheliers professionnels du GARAC est de 98.6% (contre 83,4 au niveau national). 78% des BAC Pro du GARAC ont obtenu une mention (36 étudiants une mention Très Bien, 75 une mention Bien et 101 une mention Assez Bien). Ce taux est satisfaisant au regard des résultats nationaux puisque le taux de mentions pour les BAC Pro est de 51,2%.

Le taux de réussite des BTS du GARAC est de 90% (75% au niveau national 2023) soit 100% pour le Lycée du GARAC (80% au niveau national 2023) et de 87% pour le CFA du GARAC (73,5% au niveau national 2023). Les résultats pour les CQP tertiaires sont de 91 % (CQP Conseiller Vente Pièces et accessoires auto et TFP réceptionnaire après-vente).

Les sections techniques passeront leur examen en octobre. Les candidats des formations supérieures passeront, quant à eux, les épreuves finales à l'issue du mois de septembre.

La nouvelle année scolaire 2024-2025 s'annonce sur les meilleurs auspices puisque 1 450 jeunes ont déjà été admis à s'inscrire pour la rentrée de septembre au GARAC. L'attrait pour les métiers de la Mobilité (auto, moto et véhicule industriel) ne faiblit pas, au contraire !