

Newsletter lobbying de la FEDA - Avril 2024

Verdissement des flottes : le texte de Damien Adam modifié en commission

La Commission du développement durable a adopté le 9 avril la [proposition de loi](#) de Damien ADAM sur le verdissement des flottes. De nombreux amendements avaient été déposés à l'initiative de la FEDA qui les avait proposés aux parlementaires. Parmi les principales modifications, l'échéance de 2024 (20% de renouvellement des flottes en véhicules à très faibles émissions) est supprimée, sur proposition de la FEDA. Les seuils jusqu'en 2032 sont abaissés, pour aboutir à 90% en 2032 (au lieu de 95% dans la version initiale).

Les véhicules électriques bénéficiant d'un score environnemental déterminé donnent droit à un bonus de 20% (un tel véhicule sera comptabilisé comme 1,2 véhicule). Les véhicules rétrofités sont classés comme véhicules à faibles ou très faibles émissions et pourraient donc être éligibles pour le renouvellement des flottes.

En outre, une trajectoire spécifique est fixée pour les loueurs de courte durée et les entreprises ayant une activité d'autopartage, avec une clause de revoyure en 2027.

Le plafond des amendes en cas d'absence de reporting des entreprises est porté à 0,1% du CA français. Les sanctions sont applicables à partir du 1^{er} janvier 2026 pour des manquements constatés en 2025, et les plafonds par véhicule manquant augmentent progressivement jusqu'à atteindre 5 000 euros par véhicule manquant.

Le Gouvernement n'est pas intervenu dans la discussion de cette proposition de loi, comme il aurait pu le faire au moyen d'amendements. L'examen en commission a vu s'opposer deux composantes de la majorité, le groupe MoDem déplorant vivement le rejet de ses amendements visant à réintégrer les véhicules hybrides parmi les véhicules éligibles.

La FEDA, qui avait rencontré l'auteur de cette proposition de loi dès le mois de janvier, avait obtenu qu'une première série d'ajustements soit prise en compte dans un texte révisé que le parlementaire avait déposé pour remplacer la version initiale du projet, afin de desserrer le calendrier d'application et de renvoyer la question des VUL à un décret. Après les nouvelles modifications permises par la discussion en commission, la FEDA reste mobilisée pour la nouvelle étape du parcours du texte, qui sera son examen en séance publique le 30 avril. Elle saisira une nouvelle fois cette occasion de défendre la distribution indépendante et l'après-vente, en déposant de multiples amendements auprès des députés.

Véhicules connectés : vers une législation sectorielle européenne ?

Si la mandature européenne qui s'achève a été marquée par l'adoption du « Data Act », qui vise de manière générale l'harmonisation des règles d'accès et une utilisation équitable des données, aucune législation sectorielle n'a été produite pour l'accès aux données des véhicules. Cette demande, portée très largement par l'après-vente automobile européenne, avait pourtant retenu l'attention de la Commission, qui s'était engagée à présenter un texte, avant que Thierry BRETON, Commissaire européen chargé du marché intérieur, ne suspende ce projet en 2023.

Regrettant vivement l'absence de règlement encadrant l'accès aux données des véhicules connectés, nombre d'acteurs de l'après-vente entendent remettre le sujet à l'ordre du jour de la nouvelle

mandature. Mobilians et son homologue allemand viennent d'ailleurs de rappeler l'importance de cet enjeu dans une [publication](#) commune.

L'enjeu pour ces acteurs, alors que la digitalisation de l'industrie automobile s'accélère, est d'assurer un accès illimité et en temps réel aux données produites par les véhicules, dans le respect de la législation en matière de protection des données, et ainsi de développer des services de réparation et d'entretien concurrentiels et innovants. Dans le cas contraire, nombre d'opérateurs indépendants craignent que les constructeurs automobiles préservent leur pouvoir de marché et une position de gardien grâce à leur accès privilégié aux données générées par les véhicules.

Bornes de recharge : le réseau poursuit sa croissance rapide à travers l'Europe

Le think-tank Transport & Environment vient de publier une [étude](#) sur le déploiement du réseau de bornes de recharge en Europe. 630 000 points de recharge étaient ainsi disponibles fin 2023, dont 120 000 en France, qui obtient les meilleurs résultats parmi les grands pays de l'Union européenne.

La France compte en effet presque autant de bornes que l'Allemagne, malgré une population et un nombre de véhicules électriques en circulation significativement plus faibles. L'étude signale par ailleurs la croissance très rapide du réseau de bornes rapides, dont le nombre a été multiplié par 5 en moins de 2 ans dans l'hexagone (de 3 600 à 18 500 bornes).

A l'échelle du continent, le développement du réseau de recharge depuis 3 ans a été plus rapide que les prévisions les plus optimistes. Si ce rythme est maintenu, l'Union européenne devrait dépasser le seuil du million de bornes début 2025. L'objectif de 3 millions de bornes, initialement fixé pour 2030, pourrait être atteint dès 2027.

Projet de loi simplification : vers une présentation en Conseil des ministres le 24 avril

Le Gouvernement a transmis il y a quelques jours l'avant-projet de loi de simplification au Conseil d'Etat. Ce texte doit en effet être présenté en Conseil des ministres le 24 avril, avant d'être déposé au Sénat pour un examen qui devrait être confié à une commission spéciale. Les dates de cet examen, probablement avant l'été, ne sont pas encore fixées.

Parmi les mesures qui devraient figurer dans le texte déposé au Parlement, la simplification des bulletins de salaire, la généralisation des dispositifs de médiation entre les entreprises et les organismes publics ou encore l'instauration d'un « test PME » consistant à tester l'effet de futurs textes de loi et réglementaires sur des petites et moyennes entreprises. Ces mesures transversales, dont aucune n'est spécifique à l'automobile ou aux transports, pourraient être complétées lors de l'examen parlementaire de nombreuses autres dispositions.

Le parc automobile européen vieillit et reste thermique à plus de 90% (rapport ACEA)

L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) vient de publier son rapport « Véhicules sur les routes européennes », qui dresse un bilan complet du parc roulant de l'UE.

Il y avait 252 millions de voitures sur les routes de l'UE en 2022 dont presque 39 millions en France (3^{ème} position). Sur le segment des camionnettes, elles sont plus de 30 millions à rouler dont plus de 6 millions en France (1^{ère} position). Enfin, on compte plus de 6 millions de camions sur les routes européennes dont 620 000 en France (4^{ème} position) et plus de 700 000 bus. Tous types confondus, près de 290 millions de véhicules sont en circulation dans l'UE, dont presque 46 millions en France.

Les voitures affichent en Europe un âge moyen de 12,3 ans (10,8 ans en France), les camionnettes une moyenne de 12,5 ans (10,6 ans en France) et les camions un âge moyen de 13,9 ans (9,3 ans en France). Les véhicules dépassant la décennie sont de plus en plus nombreux année après année. Du côté des motorisations des voitures, l'essence est toujours largement dominante (50,6%). Suivent ensuite : le diesel (40,8%), les hybrides simples ou rechargeables (4,1%), le GPL (2,6%), l'électrique (1,2%), le gaz naturel (0,6%) et divers (0,1%).

Règlement Euro 7 : où en sommes-nous ?

Le 13 mars, le Parlement européen a approuvé le règlement Euro 7 : les voitures particulières et les camionnettes conserveront les conditions de test et les limites d'émissions d'échappement actuelles de la norme Euro 6, tandis que pour les bus et les camions des limites plus strictes seront appliquées aux émissions de gaz d'échappement mesurées en laboratoire et dans des conditions de conduite réelles, tout en maintenant les conditions d'essai Euro VI actuelles.

En outre, pour la première fois, les normes européennes incluront des limites d'émissions de particules de freinage (PM10) pour les voitures particulières et les camionnettes, ainsi que des exigences minimales de performance en matière de durabilité des batteries des voitures électriques et hybrides. Un passeport environnemental pour véhicule sera mis à disposition pour chaque véhicule et contiendra des informations sur ses performances environnementales au moment de l'immatriculation.

Moins connu, mais important à savoir, le règlement Euro 7 introduit l'obligation pour les constructeurs automobiles de mettre en œuvre des mesures anti-falsification. La mise en œuvre de ces mesures (y compris le choix des pièces couvertes) est laissée à l'entière discrétion des constructeurs automobiles... De telles mesures anti-falsification propriétaires pourraient conduire à l'exclusion de pièces de rechange indépendantes. Grâce à l'action de la FIGIEFA, des dispositions importantes ont été incluses pour soutenir la capacité des opérateurs indépendants du marché secondaire de fournir des produits et services conformes aux mesures anti-falsification Euro 7 et d'assurer le contrôle technique continu des véhicules tout au long de leur durée de vie.

Les prochaines étapes sont la définition par la Commission européenne des mesures concrètes de mise en œuvre. La FIGIEFA participera à ce processus.

Stop à la voiture jetable, vive la réparabilité !

L'association HOP (Halte à l'Obsolescence Programmée) publie un [rapport](#) indépendant sur l'obsolescence automobile, en dévoilant notamment les pratiques conduisant à l'ère de la "voiture jetable".

HOP révèle dans ce rapport finement documenté les pratiques qui rendent les voitures moins réparables et durables : l'obsolescence réglementaire organisée par les pouvoirs publics (ZFE...) et l'obsolescence du fait des constructeurs automobiles (gigacasting, réparabilité des batteries, disponibilité des pièces, accès aux données, évolutions logicielles...).

Pour lutter contre cette tendance à la "fast-fashion automobile", l'association préconise sept recommandations : intégrer des normes de durabilité et de réparabilité des batteries en Europe ; garantir la démontabilité des véhicules ; favoriser le marché des PIEC ; proposer un indice de réparabilité ; étendre la garantie légale du véhicule ; prévenir l'obsolescence logicielle des véhicules ; encadrer les filières REP pour prioriser la réparation et le réemploi.

Si vous souhaitez rejoindre l'association HOP dans son combat, vous pouvez signer sa [pétition en ligne](#) pour dire non à la voiture jetable et faire de la réparabilité automobile une priorité.

Formez vos collaborateurs avec l'ECFA !

La 44^{ème} promotion de l'Ecole de commerce de la filière automobile (ECFA) débute en septembre 2024. C'est le moment d'y inscrire vos collaborateurs !

Pour mémoire, 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.

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

Contactez et recrutez vos futurs apprentis !

Pour vous accompagner dans le recrutement de vos apprentis, le GARAC vous propose de recenser vos besoins et de participer aux portes ouvertes du 27 avril, ainsi qu'au speed-meeting du 13 juin.

Pour recenser vos besoins en apprentis pour l'année scolaire 2024/2025, vous pouvez compléter le document « [Identification des Besoins en Apprentis](#) », ce qui permettra au GARAC de vous mettre en relation avec des candidats pour des postes.

Une journée portes ouvertes est également organisée le samedi 27 avril de 9h à 12h (inscription sur le site www.garac.com).

Enfin, pour participer au speed-meeting Ingénieur du 13 juin 2024, cliquez sur [ce lien](#). Ces jeunes titulaires d'un bac+2 en apprentissage peuvent exercer des missions de projets transverses, d'adjoints de responsable de site ou d'unité dans la filière auto, poids-lourd, cars-bus, utilitaire... Pour tout renseignement : Thierry Thieulon (Responsable relations école-entreprises) au 01 34 34 37 45 ou tthieulon@garac.com