

La FNA présente son Livre Blanc

Artisans automobiles,
Acteurs-clés de la transition écologique
et des mobilités



LIVRE BLANC FNA 2021

Novembre 2021

**ARTISANS AUTOMOBILES,
ACTEURS-CLÉS
DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
ET DES MOBILITÉS.**

Auteur :
**Emmanuel
TAILLARDAT**
Journaliste,
spécialiste
transports
& mobilités



● Préface : Gérard POLO, Président d'honneur FNA



La branche des

services de l'automobile, la 5ème branche professionnelle de notre pays, peut être fière du chemin parcouru : plus de 150 000 entreprises, dont plus de 96% ont moins de 11 salariés. Ce maillage garantit aujourd'hui aux usagers des prestations calibrées à leurs besoins en réparation/entretien ou en renouvellement de leur véhicule. Ce sont ces mêmes chefs d'entreprises qui font face aujourd'hui à des révolutions technologiques et environnementales, mais cela a toujours été.

La mobilité des français doit changer, moins impacter l'environnement en maîtrisant mieux les niveaux d'émissions, tout en restant financièrement accessible. La place de l'automobile dans notre société évolue. Le parc s'électrifie de plus en plus. La prise de conscience est réelle. Beaucoup se demandent si nos entreprises réussiront à passer le cap ? Ayant eu l'honneur de présider la Fédération Nationale de l'Automobile pendant plus de 15 ans, la réponse est bien évidemment oui.

J'ai souhaité la réalisation de ce livre blanc pour réaffirmer haut et fort que nous avons la capacité d'atteindre les objectifs fixés dans la loi Climat ; mais aussi pour rappeler notre incroyable faculté à créer de nouveaux emplois, à faire évoluer nos compétences dans les ateliers, à diversifier nos activités pour accompagner la transition écologique du parc. »

L'évolution de notre société de consommation a vu plus largement émerger une nécessaire économie circulaire exclusivement orientée vers une gestion des déchets efficace incluant leur revalorisation et/ou réutilisation. L'automobile s'organise déjà depuis plusieurs décennies en ce sens. Notre fédération a toujours plaidé par exemple en faveur de la mise en place de filières REP (responsabilité élargie du producteur) notamment pour le traitement des pneumatiques, des huiles usagées, des véhicules hors d'usage... Ce modèle, nous le défendons, car il garantit une démarche de filière sans omettre aucun acteur, tout en veillant à un partage des coûts induits, au fur et à mesure du durcissement des législations.

Cette transition écologique, nous devons la réussir. Nous avons toutes les clés en main, la FNA y a veillé des décennies durant. Nous devons rester confiants mais prudents et surtout actifs et mobilisés.

Bonne lecture à tous.

● 13 chapitres, 4 thèmes majeurs

1- L'artisanat automobile joue un rôle structurant pour l'entretien écologique des 42 millions de véhicules du parc circulant

Age moyen du parc : **10,6 ans**
« Dès 5 ans d'âge, **les automobilistes privilégient les artisans automobile** pour la maintenance »

2-Europe : accès aux données logicielles imposé aux constructeurs.

Les artisans auto ont la maîtrise des émissions polluantes et garantissent la sécurité des véhicules

L'accès aux données de fonctionnement des véhicules modernes est **un sujet central et un combat permanent** mené par la FNA auprès des autorités de Bruxelles.

3-Les artisans auto sont des acteurs clé de l'Economie Circulaire : gestion des déchets, véhicules hors d'usage, pièces issues de l'économie circulaire

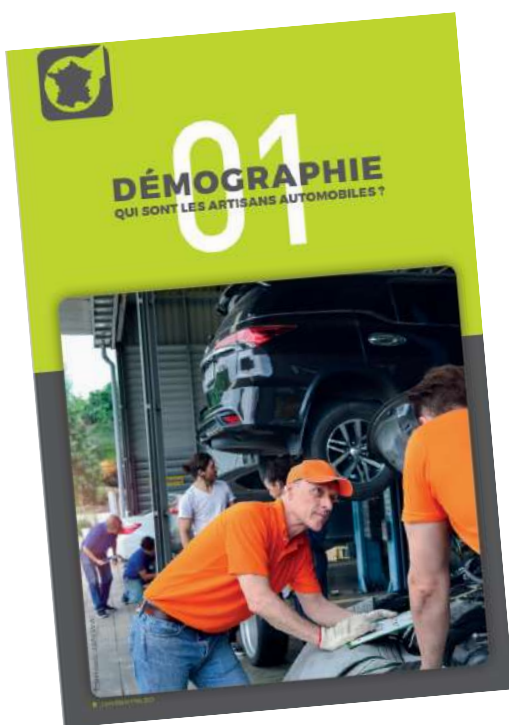
L'économie circulaire est une réalité pour les artisans automobiles. En entretien-réparation, en carrosserie, chez les démolisseurs-recycleurs, **la pratique y est quotidienne.**

4-Transition énergétique et écologique – ZFE –

L'artisanat automobile, un appui essentiel pour le déploiement des nouvelles mobilités

Les artisans automobiles sont à la fois légitimes et utiles pour prendre part aux schémas d'organisation des **Zones à Faibles Emissions**, existantes ou en déploiement.

● Chapitre 1 : Qui sont les artisans automobiles ?



Trois missions :

-Ecologique et citoyenne.

La maintenance durable d'un parc automobile est une réponse essentielle à la transition écologique.

-Economique et sociale.

La maintenance et la dépollution du parc, dans le respect du pouvoir d'achat des Français, constituent la spécialité des artisans automobiles.

-Territoriale.

83 000 entreprises, un maillage territorial ultra-fin pour garantir la mobilité des Français.

« 10 métiers, 280 000 collaborateurs »

l'artisanat automobile, employeur majeur dans les territoires »

219 000 salariés / 51% des effectifs de la Branche des Services de l'Automobile

280 000 collaborateurs, non-salariés inclus (auto-entrepreneurs, EIRL...)



● Chapitre 2 : Réparateurs, alliés de la dépollution du parc



L'entretien du parc circulant dans les règles de l'art est tout aussi fondamental -en termes d'écologie- que le renouvellement progressif du parc thermique par les véhicules électriques.

10,6 ans

Age moyen du parc

42 millions

de véhicules légers. Le renouvellement sera lent ; les artisans réparateurs, garants de la dépollution du parc.

ACTIVITÉ : LES ARTISANS AUTO PRODUISENT PRÈS DE 50% DE LA MAIN-D'ŒUVRE.

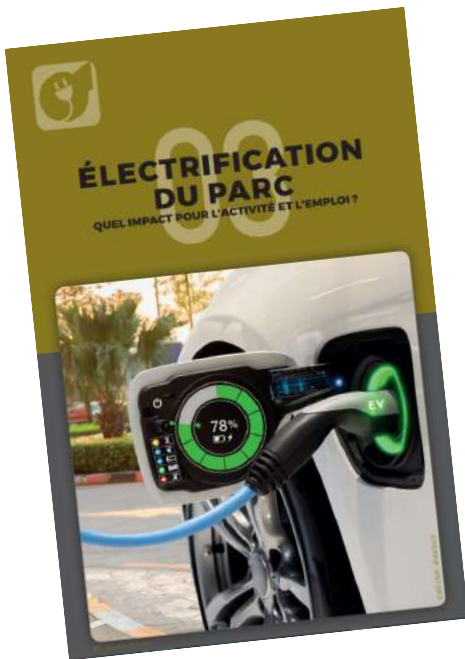
Les artisans de l'entretien automobile (mécaniciens réparateurs automobiles ou MRA + agents ou Réparateurs Agréés + carrossiers) totalisent à fin 2020 **48,4% du nombre d'heures de main-d'œuvre vendues en France**, pour un parc automobile assuré de 42,2 millions de véhicules (source Fédération Française des Assureurs).

Thomas Chieux, analyste du marché automobile :
« **Les automobilistes plébiscitent les artisans à mesure que leur véhicule vieillit** »



➤ Dès que les véhicules atteignent 5 ans d'âge, les indépendants et artisans de l'entretien-réparation deviennent majoritaires (exemples : 58% pour les 5-6 ans, 72% pour les 9-10 ans) pour l'activité d'entretien-réparation.

● Chapitre 3 : Electrification, quel impact économique & social ?



Etude prospective FERIA / FNA
Le parc automobile en 2036

Si le Véhicule électrique gagne,
50% du parc sera **électrifié**.
50% du parc sera **thermique**.
Dé-dieselisation massive :
19% de **diesel** en 2036

**Le VE = -40 à -50%
de coûts d'entretien**

1- L'impact **économique** du VE sur l'après-vente

Les acteurs de la réparation les plus impactés seront les réseaux de marques qui traitent un parc plus jeune. Les agents perdraient jusqu'à 20% de C.A. Les artisans multimarques ne perdraient que 6% de C.A.

2- L'impact sur **l'emploi** en après-vente

Bernard Jullien, Feria études économiques

2036 : JUSQU'À 35 000 EMPLOIS PERDUS :

1- **Les conséquences en termes d'emploi** ont été mesurées par Bernard Jullien pour le Livre Blanc FNA

2- **L'érosion est effectivement importante** pour l'entretien-réparation automobile, allant d'une perte de 15 000 à plus de 35 000 emplois.

➤ Cela correspond à 16% des effectifs dans le pire des scénarios.

« Les artisans automobiles entretiennent un parc plus ancien et seront moins touchés par la perte de CA et d'emploi »

● Chapitre 4 : Accès aux données : vitales pour la dépollution



**PAS DE VEROUS
POUR LA MAINTENANCE ÉCOLOGIQUE.**

L'accès aux données de fonctionnement des véhicules modernes est un sujet central et un combat permanent mené par la FNA auprès des autorités de Bruxelles.

L'enjeu : pouvoir diagnostiquer et accéder aux informations pour toute la chaîne de dépollution, les organes de sécurité et l'entretien courant des véhicules.



Selon **Bruno CHOIX**, Président de la Branche Maintenance-Vente de la FNA, « aujourd'hui nombre de réparateurs sont empêchés de pouvoir faire des prestations de réparation simples, comme des remises à zéro d'indicateurs de maintenance, faute d'accès aux données ou du moins dans des conditions raisonnables ».

ACCÈS AUX DONNÉES
SANS LES "DATA", PAS D'ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE

DÉPOLLUTION : SANS DONNÉES, PAS DE MAINTENANCE.



Brigitte Castell, Auteure spécialisée FNA / Affaires européennes

« La FNA se mobilise pour déjouer les tentatives de verrouillage des données ; pour qu'entre enfin en vigueur dans les ateliers l'accès direct aux données embarquées. »

➤ Sans veille constante de la part de la FNA et des fédérations confrères, la notion de mise à disposition équitable des données resterait un leurre. La maintenance des systèmes de dépollution, comme de l'intégralité des dispositifs des véhicules, deviendrait progressivement impossible.

➤ La procédure **d'accréditation des réparateurs sur les serveurs des constructeurs** est également en train d'évoluer (2). L'Union Européenne a donné une suite déterminante pour le libre accès à ces données : l'adoption **d'une procédure d'agrément normalisée pour les opérateurs de la maintenance**. En clair : tout réparateur souhaitant accéder aux données passera un certificat d'inspection d'agrément auprès d'un organisme compétent (non encore défini pour la France en date de clôture de cet ouvrage). De même, les techniciens dédiés à ces procédures dans les ateliers devront obtenir un certificat d'inspection nominatif. Cette procédure entrera en application au **30 juillet 2023**. C'est un signe très encourageant et une confirmation du sens de l'histoire, bien compris par l'Union Européenne : donner un accès direct et équitable au monde de la réparation, à ces données techniques et logicielles.

● Chapitre 5 : Gestion des déchets, la filière en exemple



- L'obligation de faire traiter les déchets et la traçabilité datent de 1985.
- Plus de 40 000 réparateurs référencés sur les plates-formes de traçage des collectes de déchets.
- L'artisanat auto est aujourd'hui exemplaire : tous les réparateurs vont signer numériquement chaque collecte (Trackdéchets, 01/01/2022).

Les artisans auto trient
jusqu'à 25 déchets, inertes,
non dangereux et dangereux.



Emilie Repousseau, secrétaire générale adjointe FNA :

« La FNA a soutenu dès l'origine la Responsabilité Élargie du Producteur (REP), qui s'inspire du principe 'pollueur-payeur' et régit les pneumatiques ou les huiles »

Gérald Sgobbo, président FNA Occitanie :
« Aujourd'hui, la démarche écologique est rentrée dans les mœurs, c'est une composante du professionnalisme et de l'image de l'artisan automobile »



● Chapitre 6 : Economie circulaire : les artisans au cœur du sujet



L'économie circulaire est une réalité pour les artisans automobiles.

- **Pièces issues de l'économie circulaire (PIEC)** et remanufacturées : les artisans en montent depuis fort longtemps, le 'gisement' se développe.
- **Rétrofit thermique-électrique** : la FNA a pris l'initiative.
- **Véhicules d'occasion** : reconditionnés dans les règles de l'art, ils constituent un exemple d'économie circulaire.

Pièces issues de l'économie circulaire (PIEC) : les artisans exploitent la majeure partie du gisement, les installant dans les voitures plus âgées qui fréquentent leurs ateliers.

Recycleurs : ils constituent une profession renouvelée, dont le modèle économique épouse celui de l'économie circulaire. Ils dépolluent et envoient au recyclage environ 1,5 million de véhicules chaque année.



Les artisans orientent un grand nombre de véhicules hors d'usage vers les centres de recyclage...
Un rôle mal connu des pouvoirs publics

▶ **La prime de conversion pour l'achat d'un véhicule électrique n'est pas le seul moyen de flécher des vieilles autos vers les centres VHU, loin s'en faut. En effet : 270 000 primes ont été accordées en 2020 (15% des acheteurs de véhicules neufs) , sur une collecte totale de 1,35 million de véhicules hors d'usage..**

● Chapitre 7 : Rétrofit électrique : l'artisanat prend l'initiative



- La conversion d'un véhicule thermique en électrique est une idée d'avenir, mais qui peine à démarrer depuis la réglementation 'rétrofit' de 2020.
- Les règles d'homologation, très coûteuses, ont considérablement ralenti le développement de la filière.
- L'artisanat automobile est en pointe sur ce secteur, tant sur la mise au point de kits, que pour la parfaite capacité à effectuer les conversions.
- Les pouvoirs publics territoriaux déploient des aides à la conversion (, Grenoble-Alpes Métropole, Ile-de-France, PACA).

La FNA soutient, depuis 2017, le rétrofit en France et rappelle deux points-clé :

- Pour atteindre l'objectif ambitieux de conversion du parc automobile aux énergies alternatives, **le rétrofit est un levier complémentaire indispensable aux politiques de soutien du véhicule électrique** neuf.
- Les **collectivités territoriales ont un rôle à jouer** dans la démocratisation de l'activité.



Jérémie Cantin, vice-président branche Maintenance-Vente FNA, en charge de l'électromobilité, a mis au point des kits de rétrofit poids lourd à hydrogène, avec le concours de soutiens publics. Il défriche avec brio l'activité du rétrofit pour les professionnels.



Les marchés prioritaires du rétrofit :

Véhicules utilitaires, véhicules transformés de l'artisanat tous corps de métier ; ces modèles très standardisés permettent de réduire le coût des homologations ;
Cars, bus et poids lourds de moyen tonnage pour les transports en zones urbaines ;
Bennes à ordures ménagères des collectivités territoriales ;
Marché publics bas carbone (agglomérations ou opérateurs privés).

● Chapitre 8 : Contrôle technique & éco-entretien, mieux dépolluer



- Les normes de dépollution des véhicules neufs, très sévères et vérifiées par le contrôle technique, nécessitent des compétences pointues en maintenance.
- Les artisans automobiles sont les garants les plus compétents du maintien des valeurs nominales de dépollution.
- L'éco-entretien, une spécialité nouvelle et prometteuse, associe une parfaite dépollution des véhicule et des économies en maintenance pour les automobilistes.

La dernière réforme du contrôle technique, portant sur le contrôle accru des émissions des motorisations diesel, lui confère un rôle d'arbitre dans la transition écologique. Les artisans automobiles ont toutes les capacités à dépolluer les véhicules en défaut, notamment par la mise en œuvre de l'éco-entretien.

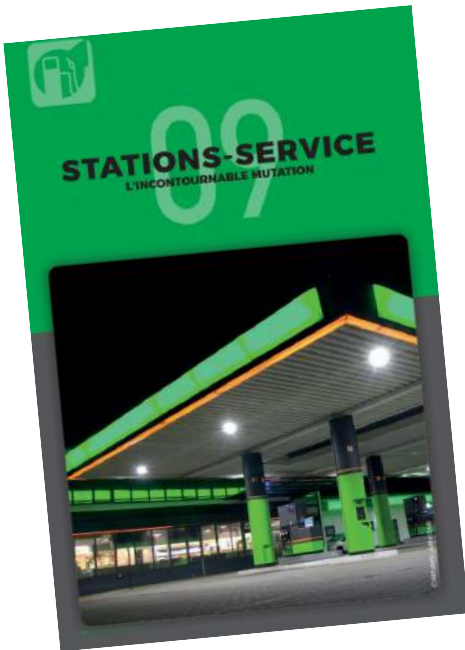


La FNA milite pour que les véhicules « éco-entretenus » puissent bénéficier d'autorisations de circulation dans les ZFE. Une mesure qui serait inclusive et non pas excluante pour une grande partie des Français.



Etienne Diot, Association Eco-Entretien : « l'éco-entretien, c'est un principe d'économie circulaire : en diagnostiquant précisément les causes de pollution, on entretient à moindres frais, on arrête de changer des composants coûteux »

● Chapitre 9 : Stations-service : l'incontournable mutation



- Plus de 5 500 détaillants en carburants en France (hors grandes surfaces et réseaux pétroliers).
- Confrontés depuis des décennies aux mutations des usages, ils subsistent partout où la mobilité individuelle est l'unique solution (régions rurales et semi-rurales).
- Les stations-services artisanales sont cruciales pour des millions de Français, elles doivent prendre toute leur part à l'électrification dans les territoires.

« Acteurs des mobilités décarbonnées »

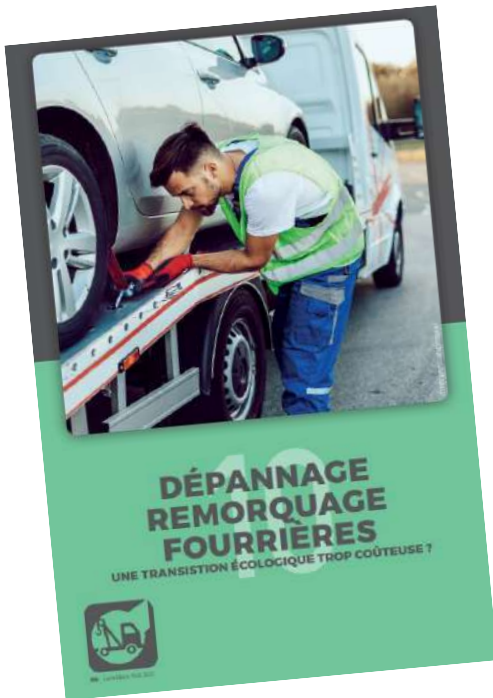
Pour **Jacques Vaysse**, président branche Carburant FNA, « Nous assurons le maillage du territoire, par la vente de carburant, demain en y ajoutant d'autres énergies, comme les bornes de charge pour les VE. Si les élus territoriaux ne nous accompagnent pas, il y a aura des trous énormes, personne ne pourra les combler. »



Olivier Gantois, président de l'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP) : « La demande en recharge pour véhicules électriques va exploser, nous allons basculer, à un moment, sur une hausse très forte de la demande »

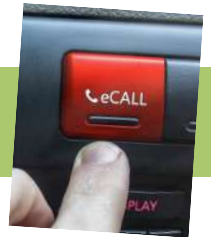
FNA La FNA demande la réactivation du FISAC, le fonds d'intervention pour la sauvegarde de l'artisanat et du commerce.

● Chapitre 10 : Dépanneurs, fourriéristes : coûteuse transition



- Les 5 600 entreprises de dépannage-remorquage en France doivent faire face à la transition énergétique.
- Leur dépendance face aux grandes sociétés d'assistance fragilise leur équilibre économique.
- Les zones à faibles émissions (ZFE) impactent leurs activités.
- Le renouvellement des parcs de dépanneuses par des véhicules bas carbone est pour l'heure sans solution claire.

Le déploiement de l'appel d'urgence européen (eCall) accroît potentiellement la dépendance des dépanneurs aux sociétés d'assistance.



Philippe Gimenez, président branche Dépannage FNA :
« Le gaz, le GNV, est une alternative pour le monde du transport routier, mais pas dans tous les cas pour les dépanneuses. Nous faisons beaucoup de kilomètres, dans des zones très vastes, le nombre de stations GNV n'est pas suffisant pour notre activité. »

Fourriéristes : un métier indispensable en voie de réforme.

L'Etat a engagé une réforme globale de cette activité en créant une plateforme numérique, le « SI Fourrières ». Ce nouvel outil devrait accélérer la procédure de mise en fourrière des véhicules et leur destruction. Un outil supplémentaire à disposition des forces de l'ordre et des autorités de fourrière.



● Chapitre 11 : Recrutement, formation : moteur du changement



- La transition énergétique et écologique entraîne des transformations profondes et progressives dans les ateliers de l'artisanat automobile.
- Le besoin en recrutement est très fort en 2021 : la profession ouvre ses portes aux jeunes prêts à participer à cette grande mutation.

L'âge moyen des collaborateurs salariés est de **39,6 ans**, avec une part de moins de 15% des collaborateurs de 55 ans et plus.

➤ Ce fait illustre à la fois les effets de la pénurie de recrutement de jeunes diplômés, ainsi que le manque d'attractivité récurrent de la filière auprès des jeunes et de leurs parents.

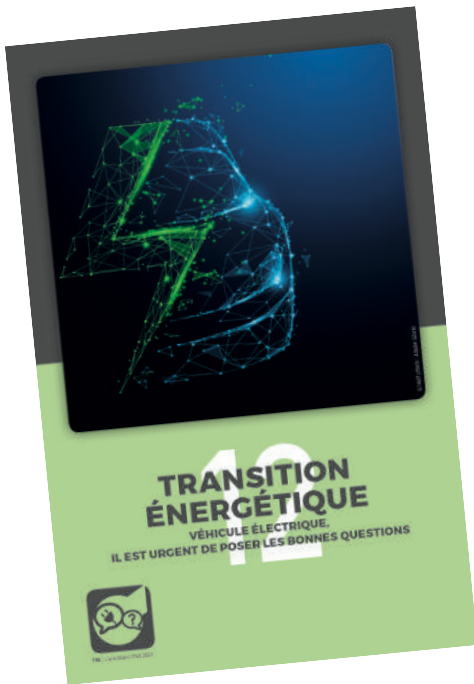
Pourtant, l'entretien-réparation fait fortement appel à l'alternance : 11,2% des effectifs totaux sont des apprentis et contrats en alternance (une valeur très supérieure à la moyenne de la branche, à 6,5%).

() Données à fin 2019, source : rapport de branche ANFA édition 2020).*



Gérald Sgobbo, président du CFPA et de la FNA Occitanie : « La concurrence accrue entre les centres de formation est parfois néfaste. Je dis aux pouvoirs publics territoriaux : soyons intelligents, utilisons l'installation technique la plus adaptée et concentrons les formations. »

● Chapitre 12 : Véhicule électrique : se poser les bonnes questions



- L'Europe et la France ont placé la transition énergétique au cœur des choix politiques.
- Conséquence : il faut électrifier les véhicules à marche forcée, dépolluer les territoires, déployer des infrastructures de charge.
- Pour quelles conséquences ? Pour la FNA, il est urgent de se poser les bonnes questions.

Robert Bassols, président national FNA :

« Les ZFE comptent parmi les axes de progrès de la transition énergétique et de la mobilité, soutenus par la FNA dans une démarche volontaire, mais pas dans les conditions intenable imposées. Nous sommes vent debout face à la montée en puissance et au durcissement des ZFE. En particulier le calendrier draconien établi, qui est utopique, donc contre-productif »



La FNA prend part aux travaux du Comité Economique et Social européen (CESE) sur les choix de transition énergétique automobile :

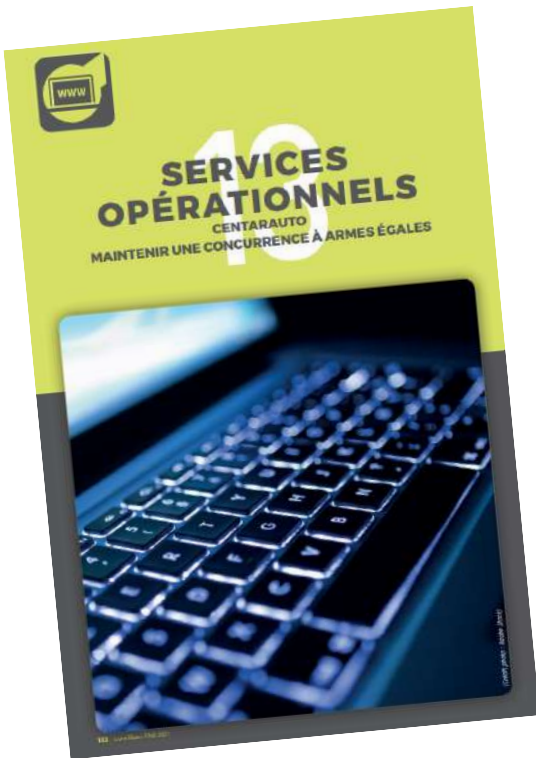
Bruno Choix, président branche Maintenance-Vente FNA : « Au CESE, nous avons demandé qu'en matière de véhicules électriques, les choix technologiques retenus soient durables : taux de recyclabilité et traçabilité de la batterie ; utilisation en seconde vie, en rétrofit ; mise en place d'une filière de recyclage. »



Trop de questions se posent encore, tant au politique, qu'à l'économie, à la société et aux territoires :

- Pourquoi tout miser sur le véhicule électrique et ne pas poser clairement la problématique de l'entretien écologique et de la dépollution du parc circulant ?
- Comment mettre en œuvre les ZFE sans avoir pris le temps d'organiser les mobilités dans les territoires ?
- Quid de la réparabilité des véhicules électriques et de leur recyclage ?
- La FNA est pleinement mobilisée pour défendre l'artisanat automobile et les Français.

● Chapitre 13 : Services opérationnels : réparer à armes égales



Centarauto, filiale de la FNA, produit de nombreuses solutions dédiées à la maintenance technique du parc circulant.

Dix services-clés, avec notamment les solutions à des milliers de pannes (Data Pannes), dont un grand nombre concernent **la dépollution des véhicules**.



Sélène, un des dix services-clés, est le carnet d'entretien digital des artisans automobiles. Destiné à développer la relation digitale avec les clients, à les alerter sur les dates d'entretien et les opérations à réaliser. Un atout pour la maintenance écologique.



Patrick AUDOUIT, directeur de Centarauto :

« Nous voyons bien que les constructeurs tentent toujours, en 2021, de verrouiller les informations techniques en plaçant des verrous électroniques sur les voitures ; de privatiser les données de mises à jour des calculateurs, entre autres. Il faut une veille constante, juridique, réglementaire et c'est la mission de la FNA. Il faut aussi des outils opérationnels, pratico-pratiques, pour aider et libérer les réparateurs dans leurs tâches quotidiennes : c'est la mission de Centarauto. »

FNA

Des outils pour la réparation à armes égales...

La FNA, via sa filiale Centarauto, déploie trois services essentiels au monde de l'artisanat automobile :

- Car CD Touch :
- Data Pannes :
- Data Codes :

Ces trois outils permettent l'accès à de très nombreuses informations techniques, aux méthodes de réparation, à de très nombreuses autres fonctionnalités. Lire les détails dans notre chapitre 13.




● Conclusion : Robert Bassols, président national FNA



Les territoires ont besoin des artisans réparateurs, ils sont l'énergie même... Depuis les chasseurs cueilleurs, l'artisanat ne fait que se développer. La France est rurale, il n'y a pas de ruralité sans artisan. Quelle que soit la transformation, énergétique, écologique, l'homme s'est toujours adapté et continuera à le faire, nous n'avons aucun doute sur cette capacité des artisans réparateurs. Il est fondamental que les instances gouvernementales prennent en compte nos interrogations et nos propositions. Vouloir gouverner et décider sur des lobbies est une utopie (monarchique). Le "quoi qu'il en coûte" ne peut s'appliquer éternellement et surtout pas sur un sujet aussi complexe que la relation entre les Français et l'automobile. La Fna ne confond pas vitesse et précipitation. Agir est nécessaire et obligatoire pour l'avenir de l'humanité. Mais agir sans prendre suffisamment en compte les enjeux économiques et écologiques (exploitation de l'homme,

acceptabilité sociale, terres rares, matériaux) est dangereux. Tout cela ne peut et ne doit se faire sans ces réflexions. Apprendre à vivre ensemble en éliminant le CO2, ce n'est pas supprimer une énergie fossile pour la remplacer stricto sensu par une autre, qui dans un proche avenir pourrait afficher un bilan carbone désastreux. C'est ouvrir la voie à diverses énergies, à la capacité de nos ingénieurs à résoudre l'équation, en s'adaptant. La réussite de la transition écologique passe aussi par la pérennisation du tissu économique et l'aide à la formation. La dépollution commence par l'entretien strict du parc automobile dans les territoires. Pour cela, le maillage reste essentiel. Seuls les artisans ont l'adaptabilité pour continuer à occuper les zones rurales. Soyons unis pour l'avenir de notre planète. N'écoutons pas les trompettes de Jéricho. Seul, on va plus vite, mais à plusieurs, on va bien plus loin. La FNA est comme ses 4 300 artisans adhérents, modulable, adaptable, à l'écoute de la profession et des capacités humaines à réussir, ensemble, la mutation écologique.

La FNA existe depuis 100 ans. Et elle sera là encore longtemps...