



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Saint-Ouen, le 17 mars 2025

La FNA réagit à l'initiative de la Commission européenne en faveur du secteur de l'industrie automobile

La Fédération Nationale de l'Automobile (FNA), organisation professionnelle représentative des Entrepreneurs-Artisans de l'automobile et de la mobilité, réagit à la présentation du plan d'action industrielle pour le secteur automobile européen présenté par Stéphane Séjourné, vice-président de la Commission européenne. Ce dernier a alerté sur les risques majeurs pesant sur l'industrie automobile confrontée à des transformations rapides et profondes, avec des nouveaux véhicules embarquant désormais des services numériques tels que l'IA, les logiciels, une connectivité accrue... Dans ce contexte, l'accès aux matières premières, la gestion des chaînes d'approvisionnement et la maîtrise des coûts sont essentiels pour rester efficaces. Si le plan s'articule autour de cinq piliers, dont certaines propositions sont des avancées, très peu de mesures prennent en compte les problématiques de la branche des services de l'automobile.

1. Innovation et Numérisation

Pour être compétitive à l'échelle mondiale, l'industrie automobile européenne doit « de toute urgence retrouver une position de leader dans la transition vers des véhicules connectés et autonomes, dotés de logiciels et d'intelligence artificielle. L'expérience embarquée, tant pour les conducteurs que pour les passagers, est de plus en plus définie par logiciel, avec de nouvelles applications, telles que la conduite automatisée et autonome, la communication ... ».

Parmi les actions envisagées pour atteindre ces objectifs, la FNA accueille favorablement :

- Des mesures d'harmonisation au niveau européen concernant la conduite automobile, notamment **l'intégration des ADAS**, la mutualisation de bancs d'essai ...
- La mise en place d'une alliance européenne pour les véhicules connectés, sous réserve d'une prise en compte des contraintes concurrentielles et d'une **implication des représentants des TPE-PME** des services de l'automobile,



Cependant, selon Bruno CHOIX, Président de la branche maintenance vente de la FNA, « *la profession attend des engagements concrets pour garantir l'accès aux données et fonctionnalités des véhicules, en particulier celles qu'ils génèrent. Le marché des données, bien que renforcé par le DATA ACT, reste insuffisant pour notre secteur. Or, ces données joueront un rôle clé dans l'offre de services de qualité proposés aux consommateurs, à des prix abordables. La FNA demande donc à la Commission d'accélérer l'adoption du DATA ACT AUTO, afin de ne pas laisser les acteurs économiques avancer plus vite que le législateur* ».

S'agissant du règlement d'exemption par catégorie applicable au secteur de l'automobile, le RECSA, bien que le plan en parle peu, la FNA note qu'une consultation est en cours pour savoir si une révision est nécessaire. Cette phase de révision est arrivée plus vite que prévu. Elle marque un signal d'une volonté de réexaminer si les accords entre entreprises de ce secteur sont conformes aux règles de concurrence. C'est une avancée.

La FNA demeure vigilante quant à la préservation des acquis réglementaires, notamment en matière d'accès aux données et du rôle des acteurs indépendants. Plus largement, elle plaide pour que les réformes à venir tiennent compte des nouveaux enjeux de la filière : accès aux intrants essentiels (données des véhicules), réparabilité, accès aux pièces et composants, et formation.

2. Mobilité propre

La vente des véhicules neufs électriques reste inférieure aux objectifs fixés par la Commission européenne. Le plan cible principalement :

- Les ménages à revenus modestes par des dispositifs de leasing social,
- Le renouvellement des flottes automobiles,
- Le parc des véhicules lourds.

Cependant, **la véritable priorité de la transition écologique réside dans la prise en compte du parc roulant existant**. Les ventes de véhicules neufs restent limitées chaque année, et l'âge moyen d'achat d'un véhicule neuf (VN) est de 54 ans. De plus, le coût d'un véhicule électrique demeure inabordable pour une large part des consommateurs.

De fait, si la meilleure coordination des incitations entre états membres est une avancée positive, **la législation française demeure instable**, freinant ainsi les décisions des entreprises et des usagers.

- ◆ Problème majeur : l'entrée en vigueur des mesures est souvent trop rapide, ne laissant pas aux professionnels le temps de s'adapter.
- ◆ Autre difficulté : les immatriculations des ventes de fin d'année ne sont souvent pas encore traitées par l'ANTS au moment de l'application des nouvelles règles fiscales. Ce délai administratif, parfois de plusieurs semaines, peut entraîner des coûts imprévus pour les usagers, notamment dans un contexte où le malus automobile s'alourdit encore en 2025.

Ces facteurs entraînent un report des achats, qu'ils soient neufs ou d'occasion. En 2025, l'âge moyen du parc automobile atteint 13 ans, avec 60,25 % des véhicules soumis au contrôle technique ayant plus de 10 ans.

Face à ces constats, la FNA appelle à une mobilisation accrue des acteurs pour rétablir la confiance des consommateurs, aussi bien pour l'achat de véhicules électriques neufs que d'occasion. Depuis plusieurs années, la FNA alerte sur l'inadéquation entre les moyens financiers des ménages et le prix des véhicules électriques mis sur le marché.

À cela s'ajoute une préoccupation grandissante sur la réparabilité et la durabilité des véhicules électriques, notamment des batteries, qui semblent perdre de la valeur rapidement.

3. Compétitivité et résilience dans la chaîne d'approvisionnement

La chaîne d'approvisionnement est un pilier essentiel à la viabilité économique, tant pour la filière de distribution des véhicules neufs que pour les services de l'automobile. Or la Commission européenne ne va pas suffisamment loin dans ce domaine.

Pour maintenir sa compétitivité, l'Europe doit prendre des mesures sur :

- **La production des batteries électriques** et la fabrication de leurs **composants et cellules**, tout au long du cycle de vie du véhicule. Cela implique un renforcement réglementaire :
 - Délais légaux garantissant la disponibilité des pièces nécessaires à la réparabilité des batteries.
 - Interdiction de la sérialisation des pièces qui freine leur réutilisation.

La Commission européenne semble se focaliser sur la fabrication des véhicules, sans considérer leur réparation, un enjeu pourtant crucial.

- **La recyclabilité des batteries**, enjeu stratégique majeur. La filière de recyclage des véhicules en fin de vie nécessite des investissements accrus.
 - Les centres VHU (Véhicules Hors d'Usage) doivent pouvoir récupérer et traiter les batteries via une procédure harmonisée, et non laissée à l'appréciation des constructeurs.
 - Les batteries représentent 30 à 40 % de la valeur d'un véhicule. L'indépendance de l'Europe repose sur sa capacité à réintégrer leurs composants dans l'économie circulaire.

Le plan semble prendre la mesure de cet enjeu, mais des actions concrètes restent attendues.

- L'approvisionnement en pièces et composants pour le parc roulant, majoritairement thermique pour encore plusieurs années.
 - Les services de l'automobile pourront faire face aux transitions s'ils sont en capacité de poursuivre l'entretien et la réparation des véhicules déjà immatriculés, même récents.
 - Problème actuel : de nombreux véhicules sont immobilisés faute de pièces disponibles.

4. Compétence et dimension sociale

L'impact des transformations du secteur automobile sur l'emploi et l'employabilité des actifs doit devenir une priorité. Si le plan reconnaît le rôle primordial joué par les partenaires sociaux, il est primordial d'aller plus loin pour garantir une transition juste et inclusive.

La branche des services de l'automobile, l'une des plus actives en matière de formation et d'adaptation aux changements, a toujours su anticiper les changements en mobilisant des ressources conséquentes. Les dispositifs « compétences emploi » en sont la preuve. Or, face à l'accélération des mutations du secteur, **la formation des professionnels est plus que jamais un enjeu stratégique.**

L'augmentation des fonds de formation via le FSE+ est une avancée positive. Cependant, la FNA appelle la Commission à veiller à une répartition équitable de ces financements, afin qu'ils ne soient pas captés uniquement par certains réseaux, au détriment des TPE et artisans de la filière automobile.

5. Améliorer notre accès au marché, assurer des conditions de concurrence équitables et garantir notre sécurité économique

Ce dernier pilier, fondamental pour l'avenir du secteur, concerne les efforts déployés pour maintenir une concurrence saine et loyale entre les acteurs. Le plan souhaite renforcer les dispositifs de défense commerciale vis-à-vis des autres continents.

Cependant, le volet concurrentiel en Europe est également à préserver et reste insuffisamment abordé. La FNA note deux omissions majeures :

- Le rôle crucial des TPE indépendantes, notamment pour offrir aux consommateurs des offres compétitives à des prix abordables.
- L'absence de propositions concrètes pour l'entretien du parc roulant européen. Or, compte tenu du lent renouvellement des véhicules, un véritable engagement pour une mobilité plus propre et circulaire nécessiterait un pilier dédié aux services de l'automobile.

La FNA plaide pour une politique équilibrée, conciliant concurrence loyale et développement industriel en Europe. La priorité est de préserver l'équité entre les milliers d'entreprises du secteur automobile et de renforcer notre capacité de production. Seule une approche équilibrée permettra de consolider durablement la filière automobile.

À propos de la FNA

La FNA est l'organisation professionnelle représentative des Entrepreneurs-Artisans de l'automobile et de la mobilité depuis 1921. Elle regroupe l'ensemble des métiers en lien avec les services de l'automobile, un secteur qui compte 170 000 entreprises et 421 000 salariés.