



Fédération Française de Carrosserie
Industrie et Services



COMMUNIQUE DE PRESSE

le 7 mai 2024

LA FFC EN PREMIERE LIGNE DU COMITE STRATEGIQUE DE FILIERE

Le 6 mai dernier, la Fédération Française de Carrosserie (FFC) a signé le Contrat Stratégique de Filière 2024-2027 (CSF), aux côtés des pouvoirs publics, notamment Bruno LE MAIRE, ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, Catherine VAUTRIN, ministre du Travail, de la Santé et des Solidarités, Roland LESCURE, ministre délégué chargé de l'Industrie et de l'Énergie et enfin Xavier BERTRAND, président de la région Hauts-de-France et représentant de Régions de France. L'occasion pour la FFC de réaffirmer son implication forte auprès de la filière mobilité.

Qu'est-ce que le CSF ?

Le CSF 2024-2027 se donne pour mission de présenter des orientations, des engagements et des actions ambitieuses, en faveur d'une filière dynamique, forte et concurrentielle à l'international, en s'attachant tant à l'amont qu'à l'aval de la filière. La FFC étant la seule organisation professionnelle représentant les deux axes de travail, elle a logiquement été associée au processus de rédaction, aux côtés de la Plateforme de la Filière Automobile (PFA) et des autres organisations professionnelles FIEV, CSIAM, CCFA, FIM, GPA, Polyvia, Elanova..., ainsi que les pôles de compétitivité (ARIA Hauts-de-France, CARA, ID4Mobility, i-Trans, NextMove, Pôle Véhicule du Futur, Totem), et les partenaires sociaux (CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT et FO). Sans oublier les organismes de branche, UIMM et OPCO2i pour l'amont et ANFA, OPCO Mobilités, IRP auto... pour l'aval.

Le CSF fonde les engagements de ses signataires sur la fin annoncée des ventes de véhicules thermiques en 2035 et sur la concurrence internationale accrue.

Cette évolution est source de défis majeurs pour la filière, qu'il convient de transformer en opportunités. En visant le cap de 2 millions de véhicules électrifiés produits en France par an dès 2030, la filière automobile française et les pouvoirs publics se donnent une orientation et une feuille de route claires pour les prochaines années. Le développement d'une offre de mobilité abordable et compétitive, le développement de l'économie circulaire et de la décarbonation du parc, l'élaboration de nouvelles offres de mobilité

connectée et décarbonée ou encore la structuration d'une filière de batteries électriques contribueront à l'activité économique et à la création d'emplois. L'un des engagements forts du CSF consiste à produire en France les véhicules électriques de demain, et donc à relocaliser l'industrie automobile, pour créer des emplois pérennes et ainsi contribuer à notre souveraineté.

La Place du VI dans le CSF

Si ces orientations sont très majoritairement automobiles, le CSF s'attache tout de même à l'évolution du véhicule industriel et de ses usages. Grâce aux interventions conjointes de la FFC et de la CSIAM, le CSF décrit que la décarbonation du transport de marchandises et du transport collectif de personnes (camions, bus et cars) est également une priorité majeure. Elle passe par une rapide évolution du mix énergétique, avec en particulier la nécessité d'une très forte progression des ventes de camions électriques (au moins 10 fois plus en 2027 qu'en 2023), sans toutefois préciser la technologie à privilégier.

La filière des véhicules lourds (camions, bus, cars) est prête à relever le défi de la transition énergétique pour le transport routier de personnes et de marchandises, mais la FFC souligne que les objectifs du Secrétariat général à la planification écologique (SGPE) ne seront atteignables qu'en satisfaisant les engagements ci-dessous pris par les pouvoirs publics.

Augmenter le parc VE en circulation

Le principal défi pour atteindre les objectifs fixés concerne l'accessibilité des véhicules à zéro émission au plus grand nombre. L'accroissement du coût de l'électricité, l'inflation, tant pour les entreprises que pour les particuliers, rendent ce défi plus complexe que prévu, et nécessitent un accompagnement par les pouvoirs publics dans la durée.

Dans ce contexte, les pouvoirs publics s'engagent à poursuivre les dispositifs de soutien à l'achat et à la location longue durée de véhicules neufs à zéro émission. Côté véhicules lourds, le dispositif de suramortissement pour les professionnels ou encore de dispositifs de soutien spécifiques pour les poids lourds, seront maintenus. Les pouvoirs publics s'engagent également à donner de la visibilité aux entreprises sur un cadre incitatif au verdissement des flottes d'entreprises, clé de la création d'un marché de l'occasion des véhicules électriques, ainsi que sur l'évolution de la fiscalité applicable à l'électricité.

Concernant la transition énergétique du transport de marchandises et de voyageurs, les pouvoirs publics veilleront à prendre en compte les contraintes propres aux concessionnaires et aux transporteurs, pour les aider à rendre accessible financièrement et compatible avec leurs contraintes opérationnelles, l'offre disponible de véhicules à zéro émission, en fonction de leur usage. Le but est de créer un cadre incitatif à l'adoption de véhicules électriques, compatible avec les objectifs qui seront fixés par l'Union européenne concernant les constructeurs de véhicules industriels.

Développer les infrastructures de recharge/avitaillement

Au regard des objectifs à atteindre, les pouvoirs publics s'engagent, aux niveaux national et régional, à poursuivre la dynamique de déploiement de points de recharge accessibles

au public, mais également en cohérence avec le développement du parc de véhicules lourds électriques nécessitant des bornes de forte puissance.

Plus spécifiquement, la filière et les pouvoirs publics apporteront une attention particulière au déploiement de bornes de recharge rapides en particulier dans le cadre du règlement européen AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation). Le besoin est considérable pour répondre aux enjeux de l'itinérance pour les véhicules particuliers mais aussi pour les VUL et les véhicules industriels. L'objectif est d'atteindre au moins 25 000 points de recharge d'au moins 50 kW d'ici fin 2027 sur les grands axes du territoire, en particulier le long du réseau routier national, et dans des hubs urbains, soit un triplement par rapport à l'existant, avec une part croissante de bornes destinées plus spécifiquement au transport collectif de personnes et de marchandises.

Mettre en place une filière de recyclage et d'économie circulaire sur les véhicules industriels

Dans le domaine des véhicules industriels, il n'y a pas de casse sauvage mais il n'y pas, aujourd'hui, de véritable filière de recyclage. Pourtant, il existe un vrai potentiel de recyclage de matières et de pièces de VI hors d'usage ou accidentés. Dans le cadre du CSF, quelques actions sont proposées dans ce domaine, notamment travailler sur la valorisation du potentiel de réemploi et la labellisation-certification de celui-ci avec les constructeurs et acteurs professionnels de la filière. Ou encore sécuriser la capacité des constructeurs à porter une deuxième vie aux camions électriques par un « upgrade » de la batterie à mi-vie du camion, par exemple. L'obsolescence d'une batterie utilisée en permanence sur un VI n'aura pas d'équivalence sur un VP, dont le taux d'utilisation est nettement plus faible.

La FFC reste engagée à vos côtés pour défendre toutes les mobilités auprès des pouvoirs publics.

A propos de la FFC :

Seule organisation économique du paysage à représenter l'amont et l'aval de la filière depuis près de 180 ans, la FFC regroupe à la fois les Équipementiers, les Carrossiers-Constructeurs ainsi que les professionnels de la mobilité, fédérant l'ensemble des métiers de Services à l'Automobile, réunis sous la bannière FFC Mobilité Réparation et Services.

Au quotidien, la Fédération accompagne ses 2 500 adhérents dans les évolutions de leurs métiers aux plans technique, réglementaire ou sociétal. Sa mission est soutenue et rythmée par deux grands événements bisannuels, EQUIP AUTO pour les Services de l'Automobile, et SOLUTRANS, propriété unique de la FFC, qui soutient la stratégie de tous les acteurs de la Filière du Véhicule industriel et urbain. Par ses actions quotidiennes, la Fédération Française de Carrosserie, également administrateur de la Filière Automobile (PFA), se positionne comme l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics et autres acteurs stratégiques pour toutes les questions relatives au véhicule industriel et urbain.