



**Livret de la ZDK et de Mobilians pour
les élections européennes de 2024**

Automobile et mobilité en Europe : allons de l'avant !

MOBI Les entreprises
de la mobilité
LIANS



Obtenu pour vous par
Obtained by

 **agence europe**

Agence Europe

Sommaire

▶	LES SERVICES DE L’AUTOMOBILE ET DES MOBILITES LEADERS DE LA DYNAMIQUE DE TRANSFORMATION VERTE ET NUMERIQUE DU SECTEUR	2
▶	7 DEFIS À RELEVER POUR LA PROCHAINE MANDATURE	4
▶	FIT FOR 55 : UN CONTINENT À FAIRE ÉVOLUER	7
▶	RÉUSSIR LA TRANSFORMATION DU MARCHÉ AUTOMOBILE	10
▶	SÉCURISER LES RELATIONS ENTRE CONSTRUCTEURS ET DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES	16
▶	RELEVER ENSEMBLE LE DÉFI DE LA FORMATION ET DES COMPÉTENCES	19
▶	BÂTIR UN CADRE EUROPÉEN DE LA DONNÉE DE MOBILITÉ QUI CONJUGUE OPPORTUNITÉ D’INNOVATION ET PROTECTION DES CONSOMMATEURS	21
▶	S’ENGAGER POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	24

Editorial

LES SERVICES DE L'AUTOMOBILE ET DES MOBILITÉS, LEADERS DE LA DYNAMIQUE DE TRANSFORMATION VERTE ET NUMÉRIQUE DU SECTEUR.

Les élections européennes du 9 juin prochain sont **un rendez-vous crucial pour l'avenir du secteur automobile européen**. Après une mandature marquée par des chocs majeurs, notamment la crise sanitaire du Covid-19 et l'adoption de réglementations ambitieuses telles que le Fit for 55 et le Green Deal, il est temps pour l'Union européenne de passer à une phase de consolidation. Les professionnels des services de l'automobile et des mobilités, qui représentent à eux seuls 4,02 Millions d'emplois au sein de l'Union européenne, se sont réorientés pour répondre aux nouveaux défis économiques, sociaux et environnementaux, et il est désormais primordial de soutenir cette transition vers une Europe des mobilités plus puissante et plus durable. Les objectifs sont fixés – il s'agit maintenant de les mettre en œuvre. Dans le secteur automobile, nous faisons partie de la solution.

L'Europe dispose d'un potentiel d'innovation considérable, **dont l'Allemagne et la France sont les premiers moteurs** et qu'il est crucial de renforcer pour ne pas être distancée par d'autres puissances mondiales. Aussi, il nous faut laisser du temps au temps pour permettre au plus grand nombre d'entreprises de s'emparer du nouveau cadre. En investissant dans la recherche et développement, et en favorisant l'adoption de technologies innovantes, l'Union européenne peut devenir le leader mondial dans le secteur de la mobilité. Il est également essentiel de **repenser la place des services tant dans l'économie automobile que dans le dialogue institutionnel**, reconnaissant leur rôle croissant – et bientôt prédominant – dans la création de valeur ajoutée.

La coopération entre les acteurs publics et économiques doit être repensée pour favoriser l'innovation tout en garantissant un cadre réglementaire stable et favorable aux investissements. Nous proposons la création de task forces européennes, composées de parlementaires européens, de représentants des États membres et des acteurs industriels, chargées de suivre et de piloter les textes réglementaires afin d'assurer leur mise en œuvre efficace et cohérente sur le continent.

La décarbonation du parc automobile est un enjeu majeur pour l'Europe, nécessitant une transition vers des modes de propulsion plus propres, tels que les véhicules électriques et les carburants alternatifs. Cependant, cette transition doit se faire de manière équilibrée, en tenant compte de la diversité des technologies disponibles et en encourageant la neutralité technologique. Parallèlement, il est essentiel de promouvoir la durabilité du parc en favorisant les politiques de gestion et d'entretien automobile et en encourageant les pratiques d'économie circulaire – notamment par exemple à travers le rétrofit et le remanufacturing en France.

En somme, **la prochaine mandature européenne doit être celle de l'action et de la coopération**, dans le but de construire une Europe des mobilités plus durable, innovante et inclusive. Nous avons l'opportunité unique de façonner l'avenir de notre secteur automobile et de contribuer à la transition vers un avenir plus vert et plus prospère pour tous.

Francis Bartholomé

Président de Mobilians



Xavier Horent

Directeur général de Mobilians



Arne Joswig

Président de la ZDK



Docteur Kurt Christian Scheel

Directeur général de la ZDK



7 DÉFIS À RELEVER POUR LA PROCHAINE MANDATURE

Les élections européennes du 9 juin prochain sont un rendez-vous crucial pour l'avenir du secteur automobile européen. Après une mandature marquée par des chocs majeurs, notamment la crise sanitaire du Covid-19 et l'adoption de réglementations telles que le Fit for 55 et le Green Deal, il est temps pour l'Union européenne de passer dans la phase de mise en œuvre opérationnelle. Atteindre l'objectif de véhicules à zéro émission à horizon 2035 impose, en effet, des défis majeurs sur le plan industriel, des infrastructures, mais aussi une meilleure prise en compte de la transformation des services et de l'acceptabilité sociale de la part des usagers.

Ensemble, allons de l'avant pour ...

1 Décarboner le parc automobile

La décarbonation du parc automobile constitue un enjeu majeur dans la lutte contre le changement climatique, et l'Union européenne s'en est pleinement saisi en visant un parc roulant neuf à très faibles émissions à compter du 1er janvier 2035. Néanmoins, l'objectif partagé de réduction des émissions de GES demande d'optimiser l'usage automobile, et de le conjuguer à d'autres solutions de mobilité, qu'elles soient actives, partagées, combinées, ...

Les politiques publiques européennes doivent être le levier d'une véritable stratégie en faveur d'une mobilité de l'usage et décarbonée, permettant de réussir la transition des mobilités sur les plans tant écologique, que territorial et social. Ces politiques doivent à la fois soutenir la trajectoire d'électrification du parc, en soutenant la demande, mais également intégrer des solutions telles que les carburants alternatifs moins carbonés dans une approche d'analyse de cycle de vie.

Une approche européenne doit être trouvée pour répondre aux problématiques d'écart de prix encore trop importants entre motorisation thermique et électrique, qui constitue un frein important dans un contexte d'inflation de nombreux postes de dépenses pour les ménages. Si ces politiques relèvent de chaque État membre, un rapprochement des politiques fiscales dans le secteur automobile serait un signal fort.

2 Favoriser une gestion durable du parc roulant

Le parc automobile ne cesse de vieillir, ce qui traduit une plus longue durée de vie des véhicules sur le marché, avec un âge moyen des véhicules européens qui s'élève à 11,8 ans. Ce constat appelle une ambition collective pour mettre en place un cadre propice à une gestion durable et raisonnée de ce parc existant.

Cela passe par des mesures complémentaires au renouvellement du parc, en favorisant un éco-entretien des véhicules, en s'appuyant sur les centres de contrôle technique, ou en développant des dispositifs en faveur de l'économie circulaire, à l'image des pièces de réemploi ou ayant fait l'objet de remanufacturing en France – permettant là encore d'éviter des émissions liées à la production de pièces neuves.

Parmi les solutions permettant de soutenir une gestion durable du parc, une massification des opérations de rétrofit de véhicules en France, en mettant en œuvre un processus d'homologation au niveau européen. La dynamique d'industrialisation des moyens de rétrofit observable dans plusieurs pays européens doit être étendue à toute l'Europe.

En outre, nous avons besoin d'une norme européenne pour une évaluation fiable des véhicules d'occasion dotés de nouvelles technologies de propulsion, en particulier les véhicules électriques à batterie, afin de renforcer la confiance des consommateurs et de stimuler le marché des véhicules d'occasion à faibles émissions.

3 Favoriser la compétitivité des entreprises de l'automobile sur le sol européen

Parce qu'il est nécessaire de pas produire des émissions polluantes en parallèle de celles évitées à l'usage, nous appelons de nos vœux la création de "zones franches" pour l'industrie et les services, visant à l'implantation et /ou la réimplantation d'activités économiques liées à nos mobilités au plus près des bassins de vie européens.

Retrouver le chemin de la compétitivité passe également par une meilleure articulation des réglementations européennes et nationales afin d'éviter les cas de sursur-réglementation venant annihiler les efforts de développement et d'investissements des acteurs économiques.

4 Préserver le maillage de services sur le territoire européen

Le maintien d'un tissu d'entreprises de services de proximité est un levier essentiel, garantissant à chaque citoyen européen de pouvoir trouver une solution économiquement, socialement et environnementalement juste à proximité immédiate de son bassin de vie et répondant à ses besoins de mobilité. La bascule vers le véhicule électrique doit également s'accompagner d'un maillage de services approprié, avec le développement d'infrastructures de recharge maillant l'ensemble du territoire européen.

5 Former et accompagner l'évolution des compétences pour répondre aux défis de la transformation du parc

Concevoir une véritable stratégie européenne de l'évolution des compétences dans le champ des services de l'automobile revêt une importance capitale pour répondre aux défis de la transition vers des mobilités durables. Cette stratégie devrait être axée sur plusieurs aspects clés, notamment la formation initiale et continue des professionnels afin de les accompagner dans l'acquisition de nouvelles compétences et l'adaptation aux évolutions technologiques.

Le secteur de l'automobile est en pleine mutation, avec l'émergence de nouvelles technologies telles que les véhicules électriques, autonomes et connectés, il est donc essentiel de préparer les travailleurs à ces changements et de leur offrir les compétences nécessaires pour s'adapter et prospérer dans un environnement professionnel en évolution constante.

Une stratégie européenne de l'évolution des compétences permettrait de garantir une approche harmonisée à travers l'Union européenne, favorisant ainsi la mobilité des travailleurs et la reconnaissance mutuelle des qualifications. En outre, elle contribuerait à renforcer la compétitivité du secteur automobile européen en formant une main-d'œuvre hautement qualifiée et adaptable, capable d'innover et de relever les défis de demain.

6

Favoriser l'innovation au profit des consommateurs européens

L'Union européenne ne peut se résoudre à jouer les seconds rôles dans le domaine de l'innovation. Au regard des opportunités économiques que génèrent les transitions technologiques et environnementales, il est essentiel de penser au niveau européen une véritable feuille de route en matière d'innovation. Il s'agirait de développer une offre de véhicules et de services associés compétitifs, électrifiés, sobres et accessibles, connectés et de plus en plus automatisés, répondant à la grande diversité des usages, tout en garantissant un équilibre au sein de la filière, en favorisant un cadre plus partenarial dans les relations clients-fournisseurs et fournisseurs-distributeurs réparateurs pour améliorer la compétitivité globale de la filière et stimuler l'innovation, en définissant ensemble des règles communes pour répondre aux attentes en matière de RSE, et en travaillant collectivement à la mise en place de règles pour le partage des données au sein de la filière (impliquant l'amont et l'aval), permettant d'optimiser la création de valeur.

7

Faire évoluer la méthode de travail à l'échelle européenne

Pour faire progresser la décarbonation du parc automobile et répondre efficacement au défi climatique, il est crucial de favoriser une meilleure concertation et une méthode de travail plus collaborative dans l'élaboration des réglementations. Conjointement aux acteurs publics nationaux et européens, les acteurs de l'industrie et des services de l'automobile et les associations ont un rôle à jouer dans la transition vers des véhicules plus propres et plus durables.

En favorisant un dialogue ouvert et constructif entre ces différents acteurs, il est possible de trouver des solutions innovantes et équilibrées. Une approche collaborative, appelant chacun à apporter des éléments d'expertise, permet également d'identifier les meilleures pratiques et de garantir que les réglementations adoptées sont réalistes, efficaces et acceptées par toutes les parties prenantes.

En travaillant ensemble de manière transparente et inclusive, les acteurs de l'industrie, les services, les ONG et les associations de consommateurs peuvent contribuer de manière significative à l'acceptabilité par le plus grand nombre d'une mobilité plus durable et à atteindre les objectifs de décarbonation du parc automobile.



FIT FOR 55 : UN CONTINENT À FAIRE ÉVOLUER

L'Union Européenne s'engage résolument vers une transition écologique avec le Green Deal et le Fit for 55, des initiatives déterminantes qui façonneront l'avenir des mobilités individuelles de plus de 448 millions d'habitants. Ces initiatives, axées sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, impactent profondément le secteur de la mobilité et offrent des opportunités significatives tout en imposant des défis majeurs.



La neutralité carbone en 2050, un défi sans précédent pour la filière automobile

Le Fit for 55 vise à **renforcer les objectifs existants en matière de réduction des émissions de CO2 et à intensifier les efforts pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050**. En octobre 2022, l'accord européen a abouti à fixer à 2035 la date de la fin de vente des véhicules thermiques, supprimant toute possibilité de mettre sur le marché européen des véhicules à moteurs thermiques comme hybrides.

L'accord prévoit une clause de revoyure en 2026, la Commission européenne s'engageant à évaluer de manière approfondie les progrès réalisés en vue d'atteindre les objectifs de réduction des émissions, en tenant compte des évolutions technologiques, mais également une transition viable et socialement équitable vers des émissions nulles.

L'accord prévoit que, pour les carburants neutres en CO2, après consultation des parties prenantes, la Commission présentera une proposition pour l'immatriculation des véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO2 après 2035.

La spécificité des véhicules industriels

Depuis plusieurs dizaines d'années, la filière de la distribution et de la réparation des véhicules industriels est pleinement impliquée dans la transition énergétique. Ces efforts se sont traduits en premier lieu par une recherche constante de réduction des émissions de dioxyde de carbone des véhicules industriels, puis par la mise en place de dispositifs de réduction des oxydes d'azote et de particules, et enfin par le développement de motorisations alternatives, telles que le BioGNV, le Biodiesel ou la traction électrique.

Ces efforts soutenus, qui démontrent **l'engagement sans faille de la filière en faveur de la décarbonation des véhicules lourds et du transport routier**, ont commencé à porter leurs fruits, dans un contexte pourtant inédit marqué par les crises sociales, sanitaires, énergétiques et de pénurie de semi-composants. Mais un long chemin reste à parcourir pour le secteur, qui nécessite un plan d'accompagnement au niveau européen.

Rappelons qu'à ce jour, 92% des véhicules industriels sont de motorisation diesel, et moins de 1,5% du parc est constitué de véhicules de motorisation électrique, en dépit des mesures de soutien public engagées. L'électrification du parc roulant évoluera de manière très progressive et de façon disparate en fonction des usages de transports.

92 %

des véhicules industriels sont de motorisation diesel
(en 2024)

Étant donné la très large diversité de la nature et des conditions d'utilisation des véhicules industriels, les objectifs seront complexes à atteindre et exigent la mise en œuvre d'un plan de décarbonation du parc de véhicules lourds et une harmonisation des dispositifs au niveau européen :

- Le **renforcement du maillage des infrastructures de recharge ou d'avitaillement** correspondant, envisagé dans le cadre d'objectifs et d'un cadre européen ;
- La **mise en œuvre d'un soutien public et d'aides pour l'acquisition** de véhicules électriques et à motorisation alternative ;
- Un **cadre réglementaire** qui soit davantage équidistant entre les VUL de moins de 3,5 t et les poids lourds (contrôle technique, limitation de vitesse, tachygraphe, extincteurs, carte de qualification de conducteur, ...) afin d'inciter à la massification et au verdissement du transport de marchandises.

Pour accélérer la décarbonation du secteur, il est indispensable de promouvoir un éventail de solutions complémentaires :

- Instaurer **une prime à la conversion ou un bonus écologique** pour le poids lourd, à l'instar des dispositifs existants pour le véhicule particulier.
- Faire évoluer **la réglementation sur les poids et dimensions des véhicules** pour continuer à favoriser la massification du transport des personnes et de marchandises et les performances aérodynamiques des véhicules.
- **Mettre en destruction les véhicules de plus de 13 ans**, pour limiter la pollution des véhicules les plus anciens.
- **Pérenniser les aides** à la formation à « l'écoconduite ».

Stratégie en matière de bonus/malus et de fiscalité

Le Green Deal prévoit une stratégie commune pour encourager l'adoption de véhicules à faibles et très faibles émissions et pénaliser ceux qui ne respectent pas les normes. Cette approche est **essentielle pour stimuler le marché des véhicules électrifiés**, offrant des incitations financières aux consommateurs tout en encourageant l'innovation technologique.

De la même façon, accroître la part de deux-roues motorisés permettrait de réduire sensiblement les émissions du parc roulant, tout type de véhicules confondus.

La fiscalité au niveau européen doit faire l'objet d'une refonte et d'une vision commune pour promouvoir les mobilités durables. **Les avantages fiscaux pour les véhicules électriques, les investissements dans les infrastructures de recharge et les carburants verts** sont des axes clés, mais avec des disparités trop importantes selon les États membres, qui ne permettent pas de promouvoir une vision européenne pour le marché automobile.

À l'heure où l'industrie automobile européenne doit rattraper son retard et gagner la bataille de la compétitivité, il est crucial **d'adopter des dispositifs incitatifs communs** qui permettent d'accélérer la décarbonation du parc et de soutenir la demande en véhicules à très faibles émissions.

S'appuyer sur les acteurs français du rétrofit pour faire de l'Europe un des leaders mondiaux de cette solution



L'évolution de la réglementation **du rétrofit automobile en Europe est un enjeu majeur dans la transition vers des mobilités plus durables et respectueuses de l'environnement**. Actuellement, les réglementations sur le rétrofit varient considérablement d'un pays à l'autre au sein de l'Union européenne, ce qui crée des obstacles au développement de cette pratique. Un cadre européen harmonisé pour le rétrofit permettrait de surmonter ces différences et de créer un marché européen unique pour ces solutions.

Cela favoriserait la diffusion à grande échelle de technologies – et prioritairement les solutions de conversion des véhicules thermiques en véhicules 100% électriques – contribuant ainsi à réduire les émissions de CO2 et à promouvoir la transition vers une mobilité plus verte.

En harmonisant les réglementations nationales et en établissant des normes communes pour le rétrofit, l'Union européenne pourrait **stimuler l'innovation et l'investissement** dans ce domaine, tout en garantissant un niveau élevé de sécurité et de performance des véhicules convertis.

De plus, **un marché européen unifié du rétrofit offrirait des avantages économiques** en favorisant la concurrence et en permettant aux entreprises spécialisées dans cette technologie de bénéficier d'une plus grande visibilité et de débouchés commerciaux à l'échelle du continent.

La coopération entre les acteurs pour réussir la transformation d'une filière

Le Green Deal européen et le Fit for 55 marquent un tournant décisif pour les mobilités individuelles en Europe. Alors que la transition vers des solutions plus durables offre des opportunités réelles, elle nécessite également une planification minutieuse pour surmonter les obstacles.

En équilibrant la flexibilité avec des normes strictes, en encourageant l'innovation tout en soutenant une transition juste, l'Europe peut façonner un avenir où les mobilités individuelles convergent harmonieusement avec les impératifs climatiques.

RÉUSSIR LA TRANSFORMATION DU MARCHÉ AUTOMOBILE

Rassembler les conditions pour la décarbonation du parc automobile

Si l'ensemble des pays européens se sont saisis de l'ambition du Fit for 55, il apparaît désormais que le gap que cette réglementation instaure sera particulièrement dur à tenir sans aménagement, notamment sur le plan social. À titre d'exemples, selon les prévisions, l'objectif politique visant à mettre en circulation 15 millions de véhicules électriques en Allemagne d'ici 2030 n'est plus réalisable, et l'automobile électrique ne représentait en France que 16% des immatriculations de véhicules neufs en France en 2023, eu égard au coût toujours prohibitif des véhicules électriques pour une grande part des foyers.

Les crises et les incertitudes ont ralenti la technologie, et les coûts d'acquisition élevés et le manque d'offres à bas prix dissuadent les clients potentiels. Ceci est confirmé par les chiffres d'immatriculation actuels et les critiques sur les programmes de financement nationaux jugés inadéquats, la trop lente progression des infrastructures de recharge, les problèmes d'autonomie des véhicules, l'incertitude quant aux valeurs résiduelles, ...

L'acceptation par les clients fait défaut presque partout en Europe - **il n'y a pas d'approche unique**. Presque tous les autres pays de l'UE se battent également pour gagner la confiance des clients dans les véhicules électriques. Le plus grand obstacle au développement de l'électromobilité en Europe reste le scepticisme des clients : ils trouvent les prix des véhicules trop élevés, l'infrastructure de recharge et l'autonomie insuffisantes, et ont des doutes quant à la durabilité de l'électromobilité. Le manque de fiabilité des conditions d'octroi des subventions continue de renforcer la méfiance des clients vis-à-vis de l'électromobilité. C'est là que la politique doit intervenir immédiatement.

La ZDK et Mobilians soutiennent fondamentalement l'objectif de l'UE consistant à atteindre les objectifs climatiques. Mais l'électromobilité ne suffit pas à y parvenir. Il est ainsi primordial de promouvoir un mix de solutions, parmi lesquelles les carburants alternatifs ou synthétiques.

Comparaison des immatriculations de voitures électriques à l'échelle européenne

En 2023, **les ventes de voitures électriques neuves ont surpassé celles des véhicules diesel sur l'ensemble de l'année**. Elles ont représenté 14,6% du total des ventes sur les douze mois de janvier à décembre, contre 12,1% l'année précédente. Cette tendance confirme la montée en puissance des voitures électriques, dont la part de marché n'était que de 9,1% en 2021 et de 1,9% en 2019. Au total, les ventes ont dépassé 1,5 million d'unités en 2023 en Europe, soit une augmentation de +37% en un an. Cependant, en décembre 2023, les ventes de voitures électriques neuves ont enregistré une baisse pour la première fois depuis avril 2020, chutant de -16,9% sur un an, avec 160 700 unités écoulées. Cette diminution peut être attribuée à deux facteurs principaux : une forte performance en décembre 2022, en raison notamment de l'expiration des subventions gouvernementales en Allemagne, et un ralentissement des ventes dans ce même pays en décembre 2023, une fois les incitations à l'achat terminées.

La suppression de la prime à l'achat pour les voitures électriques en Allemagne a entraîné une stagnation des ventes de véhicules électriques.

1,5 million

de ventes de voitures
électriques neuves en 2023

+ 37%

de ventes de voitures
électriques neuves en 1 an

Malgré la croissance des ventes de voitures électriques, les voitures à essence restent encore largement dominantes, représentant 35,3% du total des ventes, bien que ce chiffre soit en baisse par rapport à 2022 (36,4%). Les voitures hybrides ont également connu une augmentation significative, avec plus de 2,7 millions d'unités vendues (+29,5% sur un an), représentant 25,8% de parts de marché. Alors que la vente de voitures à moteur thermique sera interdite en Europe en 2035, les constructeurs automobiles ont renforcé leur offre de voitures hybrides et électriques pour répondre à la demande croissante.

35,3%

de ventes de voitures
à essence en 2023

Si la Norvège reste le champion européen avec un taux de plus de 83%, dans l'ensemble, le marché européen des voitures neuves a rebondi en global de +13,9% en 2023, avec plus de 10,5 millions de véhicules écoulés. Des hausses à deux chiffres ont été enregistrées en Italie (+18,9%), en Espagne (+16,7%) et en France (+16,1%) par rapport à 2022. La France a notamment vu la mise en circulation d'un nombre record de voitures électriques et hybrides rechargeables. En revanche, l'Allemagne, premier marché du continent, a enregistré une augmentation plus modeste de seulement +7,3%, en raison notamment de ses faibles performances en décembre (-23% sur un an).

Des freins à l'électromobilité qui perdurent, des leviers qu'il faut accélérer d'urgence

Parmi les leviers majeurs à accélérer, **les infrastructures de recharge** qui doivent être mieux maillées à l'échelle européenne. L'infrastructure de recharge doit être mieux développée et interconnectée au niveau européen. Comme pour l'autonomie des véhicules, les professionnels sont certains, au contact des clients, que la levée des freins psychologiques est liée à une meilleure performance. Il est important de favoriser les solutions pour accompagner les trajets en itinérance de l'Union européenne. En tant que professionnels de l'automobile, nous proposons donc une plateforme européenne, basée sur des logiciels open source, qui permettrait au client de planifier ses déplacements de manière ponctuelle.

Cette plateforme doit être accessible à tous les acteurs du marché, des aires de repos sur les autoroutes, aux concessionnaires ainsi qu'aux cafés situés en dehors de l'itinéraire. Cela peut également inciter les petites entreprises ou localités à s'impliquer dans le développement de l'infrastructure de recharge.

La question de la longévité de la batterie constitue un autre frein à l'achat.

Pour **renforcer la confiance des consommateurs dans la durabilité et la sécurité des batteries**, il est nécessaire d'introduire un modèle de contrôle convivial pour vérifier les batteries. Ce modèle devrait pouvoir être mis en œuvre sur l'ensemble du territoire par des garages afin de garantir un contrôle régulier et transparent. En outre, des systèmes de reprise des piles devraient être mis en place afin de permettre une élimination et un recyclage respectueux de l'environnement.



De même, les batteries devraient, dans la mesure où la technologie le permet, être conçues de manière à pouvoir être réparées par un mécanicien spécialisé en haute tension.

L'Europe est encore loin d'atteindre la couverture suffisante prévue en bornes de recharge accessibles au public. Selon l'Agence fédérale des réseaux en Allemagne, il n'existe que 45 036 points de recharge rien qu'en Allemagne, dont 4 846 sont des chargeurs rapides, ce qui place l'Allemagne dans la moyenne par rapport au reste de l'Europe. La France comptabilisait un peu plus de 124 000 bornes de recharges ouvertes au public en février 2024. L'expansion doit être considérablement accélérée dans presque tous les pays de l'UE.

45 036

**bornes de recharges
accessibles au public
en Allemagne**

124 000

**bornes de recharges
accessibles au public
en France**

Réussir l'entrée en vigueur d'AFIR

Le règlement relatif aux infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR) a été publié en septembre 2023 au Journal Officiel de l'Union Européenne et intègre notamment des obligations pour les états membres en matière d'équipement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Le règlement est applicable à partir du 13 avril 2024.

Le règlement AFIR est essentiel dans la stratégie de réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports, et plus particulièrement pour une accélération de l'électrification du parc automobile.

Les acteurs de la filière accueillent positivement l'AFIR et la trajectoire induite nécessaire à la structuration de la filière. De telles obligations entraînent des perturbations et une inertie industrielle et exposent les acteurs de la recharge à adapter leurs vastes déploiements en cours. L'instauration d'une période de grâce permettrait spécifiquement la mise à niveau du matériel et d'assurer une augmentation de la capacité de recharge de manière fiable.

Un second pan des obligations de l'AFIR traite la question de la **transparence des prix et de l'information du consommateur** en incluant la nécessité pour les opérateurs de points de recharge ainsi que pour les prestataires de services de mobilité de pratiquer des prix raisonnables, transparents et non-discriminatoires. Ces éléments tarifaires doivent être **affichés au niveau de la station de recharge** afin qu'ils soient connus des utilisateurs finaux avant le démarrage d'une session de recharge.

Nous travaillons activement sur la thématique de la transparence des prix, point prioritaire pour répondre aux besoins des consommateurs. En ce sens et afin d'assurer une facilité d'usage pour ces automobilistes engagés dans la transition énergétique, les acteurs de la filière sont encore en attente de clarifications sur les aspects exposés dans la réglementation, avec en particulier la mention « tarif raisonnable » qui doit être précisée.

Parmi les enjeux à soutenir de manière prioritaire, **le soutien à la transformation du maillage fin des stations-service.**

D'abord, pour les transformer en véritable « hub de mobilités et de services » permettant de maintenir un commerce de proximité : en ville (hub de mobilité multi-modal) comme dans les territoires de plus en plus désertifiés (hub de mobilité multi-services). Mais surtout, pour garantir une transition énergétique pouvant répondre au double enjeu de continuer à distribuer des énergies fossiles jusqu'à leur disparition et transiter vers la distribution d'énergies nouvelles (bio-carburants, électrique, hydrogène à terme).

Contribuer à l'économie circulaire automobile par le biais des pièces de réemploi

En France, les pièces de réutilisation jouent un rôle central dans l'économie circulaire automobile. Elles permettent de prolonger la durée de vie des véhicules et sont une alternative écoresponsable aux pièces neuves. Selon la hiérarchie des modes de traitement des déchets, les acteurs doivent favoriser prioritairement la prévention des déchets ainsi que leur réutilisation avant tout autre forme de recyclage.



Aujourd'hui, les centres VHU agréés français valorisent l'ensemble des pièces réutilisables (pièces mécaniques, carrosseries, électroniques, etc.). Aucune pièce n'est aujourd'hui interdite à la revente. Les centres appliquent un cahier des charges strict : garantir une traçabilité exhaustive, contrôler la qualité de chaque pièce et offrir une garantie adéquate. Certains acteurs volontaires vont même plus loin en poursuivant une démarche de certification (en France, certification « QUALICERT »).

En outre, les taux de retour faibles en France sur les pièces de réemploi vendues par les centres VHU permettent d'attester de la qualité des pièces vendues, sur l'ensemble des produits. Pour toutes ces raisons, il est souhaitable de favoriser une réutilisation pour l'ensemble des pièces – et donc de supprimer le point 3 de l'article 31 et de la partie E de l'annexe VII du projet de règlement VHU – et de prendre les mesures réglementaires nécessaires à ce que les centres VHU puissent disposer de façon certaine et gratuite à un accès aux référencements des pièces de la part des constructeurs pour garantir un matchmaking important entre l'offre et la demande.

Préserver et pérenniser le maillage de centres VHU

Aujourd'hui, la proposition de Règlement européen ne prévoit pas une obligation de contrat entre opérateurs de traitement de déchets et producteurs, ce qui permet de protéger à minima les intérêts des centres VHU. Il semble souhaitable que plus de garde-fous apparaissent dans le futur Règlement européen.

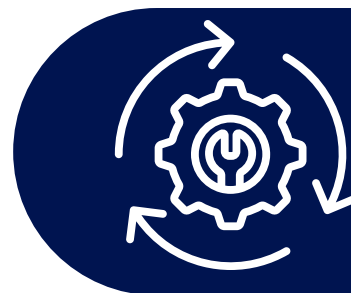
Cela passera notamment par un **cadre réglementaire européen garantissant que les relations entre producteurs et centres VHU** ne puissent pas :

- Conduire à l'exclusivité du centre VHU agréé au profit d'un producteur ou groupement de producteurs ;
- Interdire au centre VHU agréé la revente, en vue de leur réutilisation ou valorisation, de tout ou partie des pièces démontées d'un véhicule hors d'usage (...);
- Imposer au centre VHU agréé de n'accepter des VHU que de certaines marques ou de certains modèles ;
- Empêcher le développement d'une identité commerciale propre au centre VHU agréé.

Il est impératif que des précisions soient apportées afin d'avoir une méthodologie claire et précise du fonctionnement de la responsabilité financière des producteurs. De même, il apparaît essentiel que les centres VHU soient les seuls points de collecte autorisés et que le délai d'entreposage provisoire soit supprimé.

Délimiter la traçabilité des pièces de remanufacturing

Concernant **les pièces de remanufacturing, la traçabilité des pièces issues de l'économie circulaire est cruciale** autant pour l'engagement des acteurs dans des processus normalisés que pour la perception de la qualité de ces pièces. Néanmoins, il est à signaler la difficulté pour les acteurs du remanufacturing à étiqueter (conformément à l'annexe VII, partie D, point 2) les pièces ou composants remanufacturés.



Effectivement, les procédés de remanufacturing ne garantissent pas la possibilité de refabriquer une pièce à partir des mêmes composants que la pièce extraite du véhicule hors d'usage. Pour illustrer ce cas, nous pouvons prendre l'exemple d'une pièce remanufacturée qui réutilise les composants de deux pièces différentes extraites de véhicules hors d'usage. En ce sens, il est proposé d'exclure les personnes faisant le commerce de pièces ou composants remanufacturés de l'obligation d'étiquetage.

De la même façon, il apparaît essentiel que **le cadre réglementaire évoque la mention « remis en état »** – dans la traduction française du terme “refurbishment” – et non de « remise à neuf »

Renforcer l'autonomie stratégique de l'Europe, permettre une véritable circularité des batteries

Les centres VHU agréés traitent tous types de véhicules, qu'ils soient thermiques, électriques, ou hybrides, conformément à la Directive en vigueur. En effet, ils sont les seuls acteurs habilités à désimmatriculer les véhicules, à effectuer leur dépollution, le démontage des pièces en vue de leur réutilisation, la réparation, et le tri de certaines matières avant de transmettre les carcasses aux broyeurs agréés.

Le savoir-faire des centres VHU permet de garantir un traitement environnemental et sûr des véhicules en fin de vie. La profession a su s'adapter au fil des années et continue de le faire par sa participation active aux évolutions du marché de l'électrique et de l'hybride.

Cette voie vers une circularité des batteries souhaitable tant sur un plan stratégique qu'environnemental.

SÉCURISER LES RELATIONS ENTRE CONSTRUCTEURS ET DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES

Des accords de distribution qui doivent être équilibrés pour préserver le maillage territorial de la distribution automobile

Nos entreprises sont la pierre angulaire d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement : elles assurent la vente des véhicules, sont en contact quotidien avec les utilisateurs pour leur permettre d'acheter des véhicules moins polluants, et sont également un **partenaire de l'Etat** en avançant des aides comme le bonus écologique. Parce qu'ils sont indissociables de l'industrie, ils créent dans les territoires les conditions d'une mobilité durable abordable au service de l'emploi et du dynamisme des territoires. Elles sont les garantes d'un service de proximité et de qualité pour les consommateurs.

La proximité de nos entreprises avec leurs clients reste en effet l'un des principaux critères d'achat d'un véhicule, qu'il soit neuf ou d'occasion. Cette proximité fait partie des principales attentes des consommateurs, non seulement pour l'achat d'un véhicule, mais aussi pour un service après-vente de qualité. Les points forts du réseau existant, qui a fait ses preuves, reposent sur une offre complète sur un seul site et un large éventail de services, en ville comme à la campagne.

Le Règlement européen d'exemption des accords de distribution n°2022-720 publié en mai 2022, en remplacement du Règlement européen 330/2010, applicable jusqu'au 31 mai 2024, fut **l'aboutissement d'un processus de consultation ouvert par la Commission européenne en 2018, dans le cadre duquel Mobilians et la ZDK se sont largement mobilisés.**

Ce texte encadre **les accords entre les fournisseurs** (constructeurs automobiles) **et les distributeurs**. Il présente un certain nombre d'évolutions, portant d'une part sur les accords de distribution, et d'autre part sur les contrats d'agence ou de commission.

Le principal enjeu de cette réglementation réside en ce que les lourds investissements et risques financiers et commerciaux opérés par les distributeurs automobiles (financement des stocks, coûts immobiliers, etc.) soient bien encadrés et compensés par les constructeurs automobiles.

Ces conditions doivent être absolument préservées pour ne pas mettre à mal le maillage territorial du réseau de concessionnaires, qui permet indéniablement de répondre aux attentes des consommateurs, dans un contexte où l'électrification du parc et les nouveaux usages impliquent un accompagnement au plus près des automobilistes.



En effet, **les distributeurs automobiles constituent la clé de voûte du verdissement des mobilités** : en charge de la vente des stocks de véhicules et au contact quotidien des usagers pour l'achat de véhicules plus vertueux, ils sont également un partenaire de l'Etat en avançant les aides tels que le bonus écologique. Intrinsèquement liés à l'industrie, ils déploient dans les territoires les conditions d'une mobilité durable, tant écologiquement que socialement et économiquement, au service de l'emploi et du dynamisme des territoires. Ils sont les garants d'un service de proximité et de qualité pour les consommateurs.



La proximité demeure et demeurera, en effet, l'un des critères les plus importants pour l'achat d'un véhicule, qu'il soit neuf ou d'occasion. Cette proximité fait partie des attentes majeures du consommateur **non seulement pour l'achat de son véhicule mais également pour un service après-vente de qualité**. Les atouts du réseau existant, qui a fait ses preuves, repose sur la proximité, une offre complète sur un même site et une offre large de services.

Un certain nombre de constructeurs automobiles ont mis en place, ou envisagent de mettre en place, des contrats d'agence ou de commission, en lieu et place des contrats de distribution sélective jusqu'à présent en usage pour la vente des véhicules neufs. L'une des principales raisons qui poussent les constructeurs à vouloir recourir à de tels contrats est la volonté de maîtriser le prix de vente au détail des véhicules neufs pour pratiquer une politique de prix net, en mettant fin à la concurrence intramarque entre distributeurs et aux remises accordées aux clients.

Nos entreprises voient cette évolution avec inquiétude : les discussions menées jusqu'à présent montrent que certains constructeurs automobiles tentent de ne plus rémunérer correctement une partie de la valeur ajoutée du commerce.

Pour un cadre réglementaire européen et national sécurisant

Le Règlement européen permet de donner un cadre clair régissant **les relations entre constructeurs et distributeurs pour la décennie à venir**. Cependant, ce cadre réglementaire ne sécurise pas pleinement les réseaux commerciaux dans un contexte où la prévisibilité et la stabilité n'ont jamais été aussi faibles.

Aujourd'hui, il est plus que jamais essentiel qu'industrie et commerce se réinventent ensemble. Seule la conscience d'une véritable communauté de destin permettra de fédérer une filière étendue, en engageant une dynamique capable de répondre aux défis actuels : transition écologique du parc automobile, révolution des technologies dans les mobilités.

Les constructeurs exigent des entreprises des réseaux de distribution d'importants investissements pour répondre à des critères garantissant un service de qualité et de proximité aux consommateurs et respectant leur image de marque. La charge des investissements est ainsi laissée par les constructeurs aux distributeurs qui, par les moyens qu'ils mettent en œuvre, développent une clientèle locale sous la marque qui leur est concédée. Ces entreprises locales investissent ainsi lourdement pour créer et développer une clientèle locale et acquérir ou construire des locaux commerciaux correspondant aux standards de la marque.

Il est essentiel de promouvoir des dispositions contribuant à instaurer **un équilibre entre les parties et à renforcer les investissements engagés par les marques et leur diffusion dans les territoires**, en permettant d'encadrer la cession de l'entreprise de distribution, et à prévoir des indemnités en cas de cessation du contrat, compensant les investissements non amortis réalisés à la demande du constructeur.

Dans ce cadre, des dispositions permettant d'atteindre ces objectifs doivent être mises en place dans les autres pays européens, **notamment en France, où un dialogue a été engagé entre les constructeurs et les distributeurs pour parvenir à un accord.**

Travailler en synergie pour répondre aux défis d'avenir

Plus que jamais, les nombreuses réglementations à l'œuvre à l'échelle européenne imposent la nécessité d'une solidarité entre acteurs. Dans ce cadre, la **mise en place d'un Forum rassemblant les représentants des constructeurs, des services de l'automobile et les autorités européennes apparaît comme un prérequis**, afin de discuter des défis actuels et d'identifier des solutions collaboratives.

Les acteurs du secteur doivent travailler ensemble pour surmonter les défis actuels et établir des bases solides pour préserver l'équilibre économique, la pérennité des entreprises et la protection des emplois au sein de la filière automobile.

Un tel Forum, sous l'égide de la Commission européenne, devrait permettre à tous les acteurs de l'écosystème automobile de discuter des orientations nécessaires à la mise en place d'une mobilité individuelle durable et abordable.



RELEVER ENSEMBLE LE DÉFI DE LA FORMATION ET DES COMPÉTENCES

La formation dans le secteur automobile offre aux jeunes une voie sûre vers un emploi bien rémunéré et durable. Malgré des perspectives prometteuses, de nombreux postes d'apprentissage restent toutefois vacants. Afin de remédier à ce problème et de renforcer la formation dans le secteur automobile, des mesures concrètes sont nécessaires au niveau européen.

La transition des mobilités appelle une transition des compétences



Les emplois au sein de l'aval du secteur seront impactés, avec les effets de l'électrification, du vieillissement du parc et de la baisse de l'usage cumulés. Dans un contexte où les ventes de véhicules neufs baissent de manière tendancielle chaque année par rapport à 2019 et à la période avant-Covid, cela se traduira par une perte d'emplois pour les vendeurs automobiles, ainsi que pour l'après-vente dans le secteur de la réparation et de la maintenance.

Des compétences nouvelles liées à la transition énergétique et écologique seront aussi recherchées par les entreprises. Il pourra ainsi s'agir d'accompagner des salariés de sous-filières en difficultés pour les accompagner vers ces métiers d'avenir (parcours de reconversions professionnelles) et de fabriquer ces nouvelles compétences en adaptant l'offre de formation initiale, en développant l'apprentissage, en formant massivement les demandeurs d'emploi sur les compétences transverses ou spécifiques en lien étroit avec l'ensemble des partenaires emploi-formation.

Les points suivants sont particulièrement primordiaux pour notre secteur :

- **Améliorer l'équivalence entre l'enseignement professionnel et académique,**
- **Renforcer les centres de formation professionnelle** spécifiques aux mobilités grâce à des équipements techniques et structurels modernes ainsi qu'un nombre suffisant d'enseignants,
- Mettre en œuvre, à travers un cadre programmatique européen, **des réglementations en matière de formation et de formation continue,**
- **Améliorer les qualifications des enseignants** et des formateurs,

Vers une Europe des compétences

Il est nécessaire d'améliorer **la coopération transfrontalière en matière de vivier de talents** afin de recruter et de promouvoir efficacement les travailleurs qualifiés. Il convient d'établir **un réseau à l'échelle de l'UE pour identifier et recruter des individus talentueux** et promouvoir leur développement. Dans le même temps, il est important d'intensifier le soutien à la création de programmes d'études afin de garantir que la formation réponde toujours aux normes de qualité les plus élevées et qu'il n'y ait pas de « nivellement par le bas ».

Une attention particulière devrait être accordée aux domaines de formation d'avenir, tels que le calibrage et la maintenance des systèmes d'aide à la conduite et la réparation des batteries haute tension ainsi que d'autres réparations durables. Les initiatives de la Commission européenne visant à la sécurité des véhicules devraient être directement liées aux programmes visant à promouvoir la formation professionnelle dans ces domaines afin de créer une norme éducative uniforme en Europe.

Un accent particulier doit être mis sur **la numérisation dans la formation**. L'Europe compte déjà 56 millions de véhicules connectés et ce chiffre devrait dépasser les 115 millions d'ici 2030. Afin de vendre, d'entretenir et de réparer ces voitures de manière professionnelle, un plan d'action européen visant à promouvoir la formation aux véhicules connectés doit également être élaboré, en même temps qu'un cadre juridique européen pour l'accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules. **Mobilians et la ZDK mettent leur expertise à disposition à cet effet.**

115 millions
de véhicules connectés en Europe
d'ici 2030

Les initiatives d'excellence telles que World et Euro Skills devraient continuer à être encouragées et mises davantage en avant afin **d'inciter les jeunes à suivre un apprentissage dans le secteur automobile**. En outre, un programme de coordination devrait être introduit au niveau de l'UE pour aider les décrocheurs à trouver un apprentissage approprié dans toute l'Europe. Ce programme pourrait également inclure des cours de langues pour renforcer la mobilité des apprentis en Europe et améliorer l'accès aux opportunités de formation.

En mettant en œuvre ces exigences, l'UE peut **contribuer à accroître l'attractivité et la qualité de la formation dans la filière automobile**, à préparer de manière optimale les travailleurs qualifiés de demain aux défis de la mobilité de demain.

BÂTIR UN CADRE EUROPÉEN DE LA DONNÉE DE MOBILITÉ QUI CONJUGUE OPPORTUNITÉ D'INNOVATION ET PROTECTION DES CONSOMMATEURS

Alors que le secteur des services de l'automobile et des mobilités connaît une profonde transformation numérique et que les véhicules connectés dominent le marché automobile, la Commission européenne est confrontée à des défis majeurs en matière d'accès aux données embarquées. La ZDK et Mobilians soulignent l'importance de ces défis et soulignent leurs effets profonds sur la sécurité routière, l'électromobilité, la durabilité environnementale et le développement de futurs modèles de mobilité.



La mobilité, un des principaux secteurs pourvoyeurs de données

Les avancées technologiques entraînent une transformation des pratiques des usagers, les amenant à reconsidérer leurs attentes **en termes de sécurité, de respect de l'environnement, d'intermodalité des moyens de transport, mais aussi et surtout de services**. Par conséquent, le secteur aval de l'automobile, qui est en contact direct avec les usagers, est au cœur de ces transformations.

Cependant, l'apparition des véhicules connectés et bientôt autonomes sur le marché de la mobilité a créé de nouvelles problématiques pour l'aval automobile, **principalement autour de l'accès et de l'utilisation des données émises par le véhicule**.

L'accès aux données a des implications sur la sécurité du conducteur et du véhicule (maintenance prédictive, alertes de dysfonctionnement, détection de la présence d'autres véhicules, etc.), les informations sur les conditions de circulation (pluie verglaçante, routes déformées, etc.), ou le respect des réglementations environnementales (par exemple, le bruit). L'éventail des services offerts grâce à la collecte et au traitement des données émises par les véhicules et les automobilistes est considérable et devient indispensable pour tous les professionnels.

Le potentiel économique lié à l'émergence de ces véhicules et le risque d'exclusion du marché incitent les acteurs du secteur automobile à se positionner sur le plan technique. Parallèlement, les aspects juridiques et normatifs liés à ces technologies font l'objet d'âpres discussions, tant au niveau national qu'europpéen.

Le **véhicule connecté représente une opportunité forte pour l'activité économique**, tant pour l'industrie que pour les services associés. Son potentiel économique est immense, évalué à plusieurs centaines de milliards d'euros, entre la vente des véhicules et le développement des services associés, pour autant que cette technologie ne soit pas confisquée par quelques opérateurs et que toutes les catégories d'acteurs de la filière puissent s'y développer.

Favoriser l'innovation et la concurrence équitable

La filière aval de l'automobile plaide pour un marché des services sain, c'est-à-dire permettant une concurrence libre et loyale de l'ensemble des acteurs en présence.

Véhicules connectés et cybersécurisés

Les constructeurs signent depuis quelques années des accords avec des acteurs non-issus du secteur automobile pour la gestion et la valorisation des données embarquées. Cette dynamique n'est pas sans poser de questions tant sur **la protection des données pour les usagers que sur la capacité pour des tiers à innover dans ce domaine**, alors même que c'est un des principaux leviers de croissance dans le secteur pour les prochaines années. En cela, l'établissement d'un cadre équitable est essentiel.

À titre d'exemple, à compter de juillet 2024 (entrée en vigueur du règlement UNECE 155 sur la cybersécurité s'appliquant aux véhicules neufs), il ne sera plus possible d'utiliser les boîtiers télématiques. Ainsi, en l'absence d'un cadre règlementant l'accès aux données du véhicule, le fournisseur de service devra disposer d'un contrat adhoc avec le constructeur pour accéder aux données du véhicule. Il sera dépendant des données que le constructeur acceptera de fournir et ne pourra donc plus développer des innovations autour des données du véhicule.

En parallèle, la pleine entrée en vigueur dans toute l'Europe des certifications SERMI, système établissant "un accès standardisé" aux informations pour l'entretien et la réparation (RMI) liés à la sécurité (inviolabilité), d'ici à la fin de l'année 2024 sera un progrès significatif pour la liberté de choix du réparateur par le consommateur.



Le modèle économique sous-jacent au « véhicule étendu » est donc celui de la dépendance des opérateurs à l'égard du constructeur – qui peut définir seul les conditions, y compris tarifaires, de l'accès aux données. Comme les services connectés dépendent directement des données et de l'usage que les acteurs peuvent en faire, seuls les acteurs agréés par le constructeur pourront être amenés à proposer des services.

Pour accéder aux données, les opérateurs devront présenter aux constructeurs leur projet ou leurs offres de services, afin d'obtenir l'accord de ces derniers : cela oblige donc les acteurs à dévoiler leur stratégie, à des industriels qui sont devenus de réels concurrents sur le volet serviciel. Il faut par ailleurs s'interroger sur la capacité des constructeurs à étudier et répondre à toutes les demandes, dans un délai raisonnable.

Cette intermédiation, par la voie d'un serveur extérieur fermé, va créer une dépendance numérique qui viendra s'ajouter, pour des activités comme le commerce automobile, à une dépendance économique déjà patente, aux constructeurs.

Outre l'incapacité ou la difficulté pour les acteurs en aval, qu'ils soient agréés ou non par le constructeur, de proposer de nouveaux services, il existe un risque objectif de perte de valeur existante pour ces acteurs : **la frontière entre les données techniques et les données d'usage ou numériques sera de plus en plus incertaine**. C'est ce que l'on constate déjà avec les données qui étaient autrefois accessibles, souvent contre rémunération, par le biais du port de diagnostic embarqué dit "OBD". Ainsi, **c'est la capacité à intervenir sur le véhicule, y compris pour de simples actes de maintenance, qui pourra être remise en cause pour les opérateurs qui se verront refuser l'accès à certaines données**. Cet accès n'est toutefois pas suffisant pour les véhicules connectés. C'est pourquoi nous sommes favorables au concept de plate-forme télématique embarquée sécurisée (S-OTP), grâce auquel de nombreux services de base dans le véhicule (par ex. puissance de calcul, espace de stockage, interfaces vers les actionneurs et les capteurs), les interfaces vers le conducteur (écran du véhicule et éléments de commande) ainsi qu'un concept d'accès et d'autorisation clair pour une réglementation confidentielle, transparente et sûre de l'accès aux données et fonctions du véhicule sont accessibles à nos entreprises. Celui-ci permet d'accorder l'accès aux données et aux fonctions du véhicule en réseau en garantissant la compétitivité, et ce sans matériel supplémentaire et avec la plus grande sécurité technique possible.

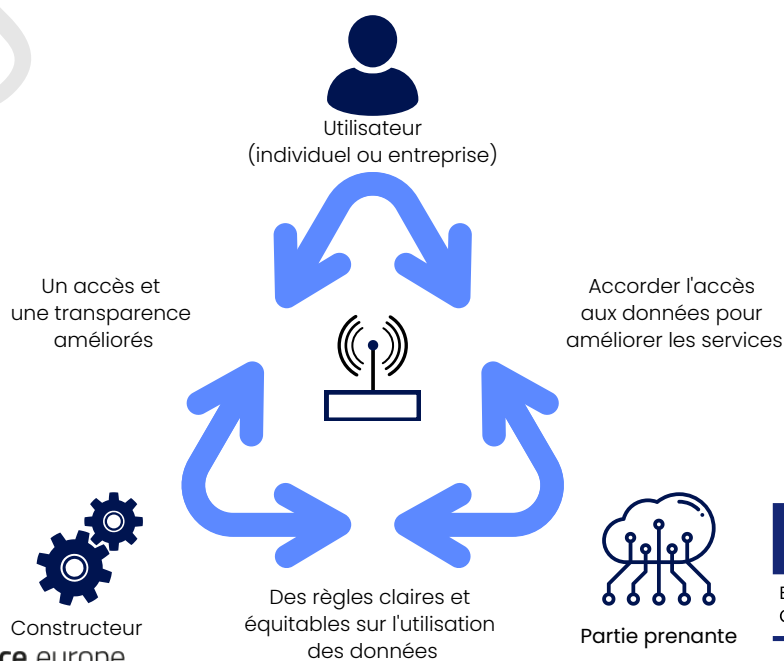
Pour les professionnels qui utiliseront les data dans leurs activités, une supervision impartiale de la plateforme est nécessaire afin de limiter les risques d'intermédiation. Sans cela, à titre d'exemple, le risque par la maintenance prédictive (messages d'alerte sur l'écran embarqué, par exemple) pourra orienter le consommateur vers un opérateur particulier.

Le risque est de développer un écosystème captif. Dans une telle hypothèse, plusieurs projections réalisées pour la France et l'Allemagne estiment à plus de 40 000 le nombre de pertes d'emplois supplémentaires dans chacun de ces pays. Une réglementation sectorielle spécifique à l'échelle européenne doit être promue dans ce cadre.

La nécessité d'une réglementation sectorielle spécifique

Les règles spécifiques au secteur automobile doivent qualifier d'abusives toute clause et/ou pratique imposée par les constructeurs visant à obliger leurs concessionnaires, réparateurs agréés et tout autre membre de leur réseau à leur garantir les données à caractère personnel et le consentement de leurs clients et clients potentiels (que ce soit par le biais d'outils numériques ou d'autres moyens) sans compensation et à des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires.

APRÈS



S'ENGAGER POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière fait actuellement l'objet d'un débat important, en particulier en France. Face aux défis persistants pour renforcer la sécurité routière, il apparaît déterminant d'être force de propositions en faveur d'un programme de formation des conducteurs, mais aussi de s'appuyer sur le contrôle technique, deux leviers d'action forts identifiés par les décideurs européens pour tendre à l'objectif de zéro décès sur les routes européennes d'ici 2050.

Éducation et sensibilisation

Nous préconisons une **campagne de communication sur les enjeux d'éducation routière pour sensibiliser les conducteurs**, particulièrement les jeunes, aux risques sur la route. Des programmes interactifs et des partenariats éducatifs contribueront à former des conducteurs responsables.

Mettre la technologie au service de la sécurité

L'intégration de technologies avancées, telles que les systèmes d'assistance à la conduite (ADAS), est une priorité. Il apparaît déterminant d'œuvrer à la généralisation de ces dispositifs de sécurité dans les véhicules, améliorant ainsi la réactivité des conducteurs et réduisant les risques d'accidents.



Le contrôle technique des véhicules, pierre angulaire de la sécurité routière en Europe

Le contrôle technique périodique des véhicules est une mission souveraine qui est appliquée de manière uniforme dans les États membres de l'Union européenne, dans des conditions de contrôle identiques et à l'aide des techniques de contrôle les plus modernes.

Depuis de nombreuses décennies, il contribue à garantir la conformité réglementaire, la sécurité routière et la compatibilité environnementale des véhicules en circulation sur l'ensemble de leur cycle de vie, et donc à réduire encore le nombre de tués sur la route en évitant les défaillances techniques ainsi que la pollution de l'environnement en réduisant les émissions de gaz d'échappement. Elle fait donc partie d'un système plus large visant à garantir que les véhicules sont maintenus dans un état sûr et respectueux de l'environnement pendant leur utilisation.

Ce système devrait comprendre non seulement des contrôles réguliers des véhicules (à ce sujet, prévoir une obligation pour des contrôles annuels des véhicules utilitaires légers s'inscrirait pleinement dans cette dynamique), mais aussi des contrôles techniques réglementaires routiers des véhicules utilitaires utilisés pour le transport commercial.

Le contrôle technique des véhicules est essentiel pour assurer la sécurité routière et pour garantir les performances environnementales des véhicules tout au long de leur durée de vie. En raison du durcissement des règles en matière de sécurité et d'émissions, les véhicules constituant le parc roulant européen deviennent de plus en plus complexes sur le plan technique. Pour suivre cette évolution, il est nécessaire de procéder à d'importantes adaptations des dispositions relatives au contrôle technique des véhicules. Ainsi, les contrôles visuels et mécaniques des véhicules, qui prédominent encore aujourd'hui, pourraient être progressivement complétés par des méthodes de contrôle qui accèdent à l'état du véhicule et aux données de fonctionnement via l'interface électronique du véhicule (interface OBD). C'est la seule façon de garantir que les véhicules conservent leurs caractéristiques élargies (et techniquement plus complexes) en matière de sécurité et d'émissions pendant toute leur durée de vie.

Il est donc essentiel que tant les exigences réglementaires que les normes techniques soient révisées en étroite collaboration avec les entreprises automobiles afin de garantir un équilibre entre efficacité, efficacité et praticabilité.

Le contrôle technique pour :

- garantir la conformité réglementaire
 - la sécurité routière
 - la compatibilité environnementale
- des véhicules en circulation sur l'ensemble de leur cycle de vie**

Adapter les infrastructures routières et promouvoir une politique intermodale

L'amélioration de l'infrastructure routière est essentielle. **Des investissements ciblés pour moderniser et entretenir les routes**, intégrant des éléments tels que des signalisations plus visibles et des dispositifs de sécurité renforcés, doivent être encouragés et soutenus par l'Union européenne. Par ailleurs, il apparaît nécessaire de poursuivre le développement des modes de mobilité alternatifs et la mise en œuvre d'une politique intermodale.

Ainsi, une politique ambitieuse en faveur de l'usage du vélo centré sur le développement des pistes cyclables. Avec plus de 15 millions de cycles (dont un tiers avec assistance électrique) vendus chaque année en Europe, le vélo représente tout à la fois un levier de décarbonation des trajets du quotidien, mais aussi une véritable opportunité de réindustrialisation européenne, particulièrement à travers les VAE.



Poursuivre la lutte contre les conduites à risques

La mise en place de mesures plus strictes pour dissuader les conduites à risques reste déterminant pour dissuader tout comportement engageant la sécurité de tous. Des sanctions plus sévères, combinées à des campagnes de sensibilisation ciblées, contribueront à changer les comportements dangereux sur la route.

Ces propositions visent à **créer un écosystème routier plus sûr**, où l'éducation, la technologie, la formation et l'infrastructure convergent pour réduire les accidents et sauver des vies. **La sécurité routière est une responsabilité partagée entre les conducteurs, les autorités publiques, les professionnels du secteur et la société dans son ensemble.** La mise en œuvre de ces propositions nécessitera une collaboration étroite pour instaurer un changement significatif et pérenne.

Aussi, **nous appelons à une mobilisation collective pour placer la sécurité routière au premier plan des priorités.** Ces propositions représentent une feuille de route vers une mobilité plus sûre, contribuant ainsi à sauver des vies et à créer un environnement routier plus sécurisé pour tous.

Notes

Agence Europe

Notes

Agence Europe

Agence Europe



Le Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe – ZDK est la principale organisation professionnelle des acteurs de la distribution et de l'entretien automobile en Allemagne. L'association, fondée en 1909, a son siège à Bonn et représente 36 170 concessionnaires automobiles et ateliers automobiles, 430 000 employés, 235 corporations, 14 associations régionales et 35 associations de constructeurs regroupées sous l'égide d'une association centrale ZDK.

MOBILIAN
Les entreprises
de la mobilité
LIANS

MOBILIAN est le premier mouvement des chefs d'entreprises du commerce et de la réparation automobile et des services de mobilité en France : voitures, motos, vélos, véhicules industriels, trottinettes, etc. Notre organisation professionnelle représente près de 180 000 entreprises de proximité et 500 000 emplois non délocalisables partout en France. MOBILIAN défend les intérêts individuels et collectifs des professionnels de la mobilité par la route et les accompagne dans les évolutions de leurs métiers. Il déploie une action prospective de développement durable et de promotion d'une mobilité individuelle ou partagée en lien avec toutes les parties prenantes.

MOBILIAN

43 bis route de Vaugirard – CS80016
92197 MEUDON CEDEX
www.mobilians.fr



Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Franz-Lohe-Str. 21
53129 Bonn/Deutschland
www.kfzgewerbe.de

