



Journée FFC – SCANIA de la Carrosserie

Le 11 juin dernier, à l'initiative de la FFC et de SOLUTRANS, le constructeur SCANIA a accueilli 80 professionnels de la filière, carrossiers-constructeurs, aménageurs, équipementiers..., dans ses locaux angevins.

Le temps d'une journée, SCANIA Angers (49) et son site de production, furent l'épicentre de la carrosserie industrielle française. Près de 80 entreprises avaient fait le déplacement des quatre coins de France, pour prendre part à un programme spécialement élaboré pour eux, avec les équipes de SCANIA. Car il s'agissait bien d'une journée CARROSSERIE, comprenez par là qu'il était question d'échanger entre professionnels sur les sujets qui affectent la filière.

C'est à ce titre que Patrick CHOLTON, Président de SOLUTRANS et de CARPROMO, a tenu à accueillir les participants dans le grand auditorium du site de production de SCANIA. « Notre filière subit aujourd'hui des bouleversements considérables, liés, d'une part, au verdissement des flux de transports, et, d'autre part, à des réglementations toujours plus nombreuses et contraignantes. Ce n'est qu'en se parlant et

en échangeant de la manière la plus transparente possible, que nous parviendrons à relever ces défis et faire face à la concurrence venue parfois de très loin », déclarait-il en ouverture de la journée.

Puis Gilles BAUSTERT, Directeur du Marketing et de la Communication de SCANIA, a présenté un panorama global de l'activité de la marque, de sa stratégie industrielle et de ses engagements environnementaux.

Depuis 1946, la production et les ventes de camions et de bus n'ont cessé de croître. En 2024, les livraisons de véhicules SCANIA sont réparties à 55 % en Europe, 28 % en Amérique, 9 % en Asie, 7 % en Afrique et 1 % en Eurasie. SCANIA dispose de 106 points de service en France, dont 68 sont privés et 38 succursales, illustrant la volonté de la marque d'assurer un service de proximité et de qualité à ses clients.

Un engagement fort pour la transition écologique

Conformément aux objectifs européens et à la stratégie « Fit for 55 », SCANIA s'est fixé des cibles ambitieuses de réduction de ses émissions de CO₂, visant la neutralité carbone d'ici 2050. L'évolution prévue est progressive et affiche -15 % d'ici 2025, -45 % d'ici 2030 et -90 % au-delà de 2040. Cette transition implique également des pénalités croissantes pour les émissions excédentaires, estimées à 4 250 € par gramme de CO₂ par tonne-kilomètre.

Ainsi, SCANIA investit massivement dans l'électromobilité avec des véhicules offrant jusqu'à 250 km d'autonomie, des temps de charge réduits (de 45 à 85 minutes), adaptés aux contraintes du transport de marchandises sur courtes et moyennes distances.



Cap sur la conformité et l'innovation

La Direction Technique de la FFC a ensuite pris la parole, par l'intermédiaire de Bruno MARTIN, pour faire le point sur les obligations à venir, notamment dans le cadre de la seconde phase du règlement GSR (General Safety Regulation) et des enjeux liés aux émissions de CO₂.

Le règlement GSR-II, en vigueur progressivement jusqu'à janvier 2026, impose des dispositifs de sécurité renforcés sur les véhicules industriels.

Détection arrière (R158) : les véhicules des catégories N1/N2/N3 doivent être équipés d'un système conforme (radar ou caméra). En cas d'équipement non conforme ou non d'origine, une homologation est nécessaire, ou une désactivation autorisée sous conditions par la DREAL.

Détection latérale (R151) : les véhicules N2/N3 doivent également intégrer un système d'information sur les angles morts. Le respect des exigences constructeur (positionnement, tests) est essentiel pour validation lors des contrôles CCI ou RTI.

Attention : les dérogations actuelles expirent le 6 juillet 2025 (COC complet) ou le 6 janvier 2026 (véhicules complétés).

Calcul des émissions : WLTP et VECTO en première ligne

Les émissions de CO₂ sont désormais calculées pour tous les véhicules routiers :

- Véhicules légers (Euro 6) : via le protocole WLTP.



- Poids lourds et véhicules industriels (Euro VI) : via VECTO, un outil de simulation standardisé développé par la Commission européenne.
- Remorques : via VECTO-Trailer, applicable aux catégories O3 et O4 dans des conditions précises.

Ces calculs influent directement sur la fiscalité des véhicules neufs, avec une taxe à la charge du constructeur. Pour les carrossiers, il est crucial de bien maîtriser les paramètres influant sur le poids à vide, la surface frontale, ou encore les équipements considérés comme fixes ou amovibles.

Métrologie légale : incertitudes et discussions en cours

La question de la métrologie légale des pese-essieux reste sensible. Bien que la réglementation impose un étalonnage annuel par un organisme habilité, les retours terrain indiquent des difficultés pratiques, notamment pour les étalonnages périodiques. Une demande de simplification a été transmise au ministère, avec l'espoir d'obtenir un report ou une adaptation de la réglementation actuelle.

Une transition à encadrer et à sécuriser

SCANIA mit également l'accent sur les instructions de carrossage spécifiques aux véhicules électriques : pas de déplacement des câbles HT, respect des températures maximales, ou encore interdiction de lavage haute pression sur les composants sensibles. Enfin, les spécialistes de la marque ont tenu à rappeler que les véhicules électriques peuvent bénéficier d'une augmentation de la Masse Maximale Techniquement Admissible (MMTA)

jusqu'à 2 000 kg, afin de compenser le surpoids lié aux batteries.

Pour terminer, ils ont présenté l'ensemble des services, produits et dispositifs disponibles pour répondre aux besoins des carrossiers. Scania propose un écosystème complet associant produits, services, outils numériques et accompagnement réglementaire pour les professionnels de la carrosserie. La force du constructeur repose tout d'abord sur une architecture modulaire, qui permet une très large personnalisation des véhicules. On parle de 25 variantes de cabines, des configurations d'essieux allant de 4x2 à 10x4*6, de motorisations diverses Diesel, HVO, B100, GNC/GNL, moteurs électriques, pour des puissances moteurs de 220 à 770 ch. Scania dispose, par ailleurs, d'interlocuteurs spécialisés (produits, homologation, service local) pour accompagner les clients, notamment sur la récupération de plans 2D/3D, les raccordements électriques ou encore les attestations spécifiques (PTAC, Y négatif, etc.) A noter, également, la mise à disposition du portail carrossiers Scania (<https://bodybuilder.scania.com>) qui donne accès aux données techniques (plans 3D, dimensions, schémas), Certificats, normes, informations CO2, mais aussi un calculateur PTO, et permet la configuration véhicule. Il suffit à tout professionnel de faire une demande pour obtenir ses accès. Autre service à haute valeur ajoutée, le CAPS. Le Centre d'Adaptation et Préparation Scania est dédié aux adaptations techniques spécifiques, et réalise plus de 6 000 camions par an. On citera par exemple la préparation spécifique possible de renforts pour permettre d'étendre jusqu'à 25 tonnes la capacité des béquilles.

A l'issue de cette journée riche, les participants ont apprécié la qualité des échanges avec les équipes de Scania, ainsi que leur disponibilité. La FFC, SOLUTRANS et son Président Patrick CHOLTON, remercient Benoît TANGUY, Président de SCANIA FRANCE ainsi que tous les participants et leur donnent rendez-vous bientôt pour une nouvelle journée de partage de compétences.



Industrie automobile : le CLIFA appelle à l'adoption urgente de mesures de contenu local européen

Lors de sa conférence de presse du 5 juin, qui s'est tenue dans le studio TV de la FFC, le CLIFA (Comité de Liaison des Industries Fournisseurs de l'Automobile), réunissant les six organisations représentant les fournisseurs automobiles français (La Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules – FIEV, la Fédération Française de Carrosserie – FFC, la Fédération des Industries Mécaniques – FIM, la Fédération Forge Fonderie, le Groupement Plasturgie Automobile – GPA et elanova le syndicat national de la filière du caoutchouc), a appelé à l'adoption immédiate d'une politique de contenu local automobile en Europe, étayée par les conclusions du rapport du Gerpisa (Groupe d'études et de Recherche Permanent sur L'industrie et les Salariés de l'Automobile) en avril dernier.

La concurrence chinoise, un risque majeur pour les équipementiers européens

La Chine mène une concurrence offensive sur l'ensemble de l'industrie automobile européenne, soulignée par la Commission européenne. Deux enquêtes menées en 2024 par la Direction Générale du Commerce et de la Sécurité Économique confirment cette réalité préoccupante : fort de son

avantage compétitif, la Chine déploie une stratégie coordonnée d'expansion à l'étranger, soutenue par des subventions qui faussent la concurrence dans l'industrie des pièces automobiles. Les importations de pièces automobiles en provenance de Chine n'ont cessé d'augmenter au cours des dix dernières années et représentaient déjà en 2024 une pièce automobile sur quatre importées en Europe. En 2014, l'UE affichait un excédent de 7,7 milliards d'euros sur les pièces détachées, en 2024 elle accuse un déficit de 1,6 milliard d'euros. En excluant l'Allemagne, le reste de l'Europe subit un véritable effondrement : le déficit a été multiplié par 15, explosant de 0,5 milliard à 7,6 milliards d'euros. Si l'on inclut les accumulateurs lithium-ion dans les pièces automobiles, le déficit commercial de l'UE avec la Chine grimpe à 21 milliards d'euros en 2024 (contre un excédent de 7,3 milliards d'euros en 2014). Sous cette pression, la menace de déseuropéanisation de la chaîne d'approvisionnement

En français, le contenu local, ou "local content", désigne l'ensemble des mesures prises pour favoriser l'utilisation de ressources, de main-d'œuvre, de biens et de services locaux dans un projet ou une industrie, généralement dans le cadre d'un investissement étranger. Il vise à maximiser les retombées économiques et sociales d'un projet au profit de l'économie locale, régionale ou nationale.

a été confirmée par l'enquête CLIFA de mars 2025. En moyenne, entre 30 et 50 % de la production française et entre 15 et 30 % de la production européenne des 108 équipementiers et fournisseurs ayant répondu sont menacés par la pression croissante exercée par les constructeurs pour déplacer leur approvisionnement vers les pays extracommunautaires à faible coût et en particulier vers la Chine.

L'Europe accuse un retard critique sur les politiques de contenu local



Le Gerpisa a constaté que 5 330 politiques de contenu local (PCL) ont été déployées dans 57 pays entre 2009 et 2024, alors que l'Europe ne représente que moins de 1 % de ces mesures. Les leaders mondiaux que sont le Brésil, les États-Unis, l'Inde, l'Arabie saoudite, l'Indonésie, la Russie et le Canada ont compris cet enjeu stratégique, tandis que la Chine domine avec 75 % des subventions directes mondiales. L'automobile est au cœur de cette révolution protectionniste : elle représente 14 % de ces politiques, avec une accélération notable – de moins de 10 PCL annuelles avant 2008 à 70 entre 2019-2024.

Depuis la pandémie de Covid-19, le « de-risking » et la relocalisation des capacités de production stratégiques se généralisent, particulièrement dans le secteur pharmaceutique, les technologies propres et les véhicules électriques. Désormais, même les économies matures comme les États-Unis, le Japon et la Corée rejoignent les grandes économies émergentes dans cette course au contenu local, laissant l'Europe dangereusement à la traîne.

La Fédération Française de Carrosserie par l'intermédiaire de son Délégué Général Didier DUGRAND note un contexte général de morosité des marchés, de plus en plus « drivés » par la recherche des prix les plus bas. Elle souligne en effet l'accroissement de la concurrence chinoise, et confirme qu'il faut mettre en œuvre des mesures de protection des entreprises.

Paradoxalement, sur certains dossiers récents d'appels d'offres publics, la FFC relève que 70 % de la décision des acheteurs repose sur le prix, et seulement 30 % sur la technique. C'était l'inverse il y a encore quelques mois...

Ce principe de sélection des fournisseurs favorise déjà les entreprises de certains pays européens dans lesquels la main d'œuvre est la moins chère. Au bout du compte, c'est la sécurité des véhicules fournis qui pourrait en pâtir.

En Allemagne et en Italie en revanche, les représentants des pouvoirs publics



appliquent sur leurs appels d'offre, les critères nécessaires pour préserver leur industrie nationale.

Concernant la concurrence chinoise, la FFC précise qu'elle existe depuis déjà longtemps sur les produits manufacturés, surtout ceux qui se transportent facilement.

Ce qui est à craindre aujourd'hui, c'est l'impact des avancées technologiques chinoises en termes de solutions de mobilité électrique pour inonder le marché et donc impacter les alternatives européennes encore embryonnaires.

Un bon exemple avec l'automobile est le cas de Tesla en chute de moitié, volumes immédiatement accessibles à une offre chinoise déjà bien présente... Les véhicules industriels vont potentiellement suivre cette transition et doivent être protégés des solutions lourdes chinoises déjà disponibles et à bas coûts, avec certainement une part de dumping. Le risque est d'importer des produits avec de plus en plus de valeur

ajoutée et que les utilisateurs de ces véhicules en deviennent dépendants !

Dans ce cas, les parts de marché seront difficiles à reprendre...

SOLUTRANS dont la FFC est propriétaire organisatrice fournit à cet égard une vitrine grandeur nature !

La prochaine édition 2025 de SOLUTRANS permet à la FFC de constater l'arrivée des Chinois en force dans la partie VUL en électrique avec les prix habituels du Thermique, tels JAC Motors, GUANGXI ou MAXUS. Mais aussi WINDROSE, qui va s'implanter en France à côté de Toyota à Valenciennes d'ici 2 ans, dont le lancement officiel a eu lieu récemment lors d'une rencontre à Versailles avec le Président de la République E. MACRON. Et en plus des Chinois, nous pourrions compter sur les coréens HYUNDAI et KIA, ou les japonais TOYOTA et ISUZU. Cette année, SOLUTRANS accueillera plus de 25 constructeurs à SOLUTRANS...

La mobilité européenne : un passeport pour l'avenir des jeunes !

Erasmus + constitue un programme riche d'expériences, disponible aussi dans le secteur du service à l'Automobile, notamment pour les apprentis. Nous avons suivi les parcours de Mathurin, Louis, Nathan et Lucas en Italie, qui nous relatent l'enrichissement d'un tel programme.

Imaginez un jeune Français de 17 ans, dans un garage d'une ville en Italie, en train de participer à une intervention sur une Ferrari ancienne, et découvrant les gestes différents d'un atelier, la langue, la dolce vita..., et revenant en France avec des étoiles plein les yeux et un CV enrichi d'une expérience hors du commun.

Ce n'est pas un rêve, mais le vécu de centaines de jeunes qui, chaque année, franchissent les frontières grâce à la mobilité européenne, voire internationale !

Erasmus +, ce programme de l'Union européenne, initialement voué à la mobilité des étudiants du supérieur, s'est depuis ouvert à différents publics, notamment aux jeunes lycéens et apprentis. Elle représente désormais une opportunité unique d'ouverture et d'enrichissement, et sur divers plans.

« Quand le jeune revient de son voyage, il n'est plus le même. » Ce constat, partagé par Jean-Christophe SCIBERRAS, coordinateur du Global Deal France et animateur du Club Employeur EAM, résonne comme une évidence pour tous ceux qui ont croisé le chemin de la mobilité européenne. Loin d'être une simple parenthèse, partir à l'étranger, c'est plonger dans l'inconnu, se confronter à l'altérité, apprendre à se débrouiller, à communiquer, à s'adapter. C'est aussi, souvent, se découvrir soi-même pour des jeunes qui, pour certains, partent à l'étranger pour la première fois.

Mathurin, Louis, Nathan et Lucas, apprentis du GARAC, en savent quelque chose. Une expérience à Modène, dans des garages spécialisés Ferrari, Maserati et Lamborghini, leur a permis de toucher du



doigt l'excellence à l'italienne, de confirmer leur passion pour la restauration de voitures anciennes, de se projeter et de renforcer leur conviction dans la filière.

« C'était une superbe expérience », confie l'un d'eux, ravi d'avoir osé parler Anglais et d'avoir vécu, le temps d'un moment, une autre façon de travailler. L'expérience, au-delà de la technique, les a confortés dans leur choix de métier et a ouvert de nouveaux horizons. (photos jeunes musée ferrari ITALIE)

Les bénéfices de la mobilité : bien plus qu'une ligne sur le CV.

La mobilité européenne, ce n'est pas seulement acquérir des compétences techniques. C'est aussi développer des soft skills : curiosité, autonomie, adaptabilité, ouverture d'esprit.

« Un jeune qui revient est dix fois plus curieux, il comprend le monde qui l'en-

toure, il a appris des autres et de lui-même », souligne Isabelle MAIMBOURG, directrice générale de l'OPCO Mobilité.

Pour les entreprises, accueillir ou envoyer des apprentis à l'étranger, c'est aussi un pari gagnant. Les jeunes reviennent enrichis, plus matures, avec une capacité d'initiative accrue. Et pour notre filière, la mobilité est un levier d'attractivité et de montée en compétences.

Bien entendu, la mobilité n'est pas un long fleuve tranquille.

Les obstacles sont nombreux : problèmes de financement, différences législatives, barrières linguistiques, freins psychologiques... Et pourtant, les initiatives se multiplient pour lever ces verrous. Clubs employeurs, plateformes de mise en relation, applications pour apprendre le lexique technique, modules de formation pour les maîtres d'apprentissage... Tout est mis en

Le point de vue des expertes :

La mobilité européenne : un levier d'attractivité et de montée en compétences pour la branche carrosserie

« La carrosserie traverse de grands changements avec l'écologie, le numérique et les difficultés de recrutement. La mobilité européenne des alternants est une vraie opportunité pour les entreprises. Un stage à l'étranger permet à un apprenti de développer ses compétences, son autonomie et sa posture professionnelle. Les tuteurs aussi peuvent partir et découvrir de nou-

velles pratiques. Pour l'employeur, c'est valoriser son engagement et renforcer l'attractivité de l'entreprise. Euro App Mobility accompagne les entreprises et CFA dans la création de projets Erasmus+, cofinancés et sécurisés. »

Paola BOLOGNINI, déléguée générale Euro App Mobility



« Ouvrir les horizons, structurer l'accompagnement, développer des outils d'accompagnement pour aider tous les acteurs de la mobilité européenne... Nous avançons chaque jour ensemble, ce qui donne envie de continuer et de voir encore plus loin, plus grand ! Les freins sont multiples [financiers, administratifs, organisationnelle, psychologique ...], mais on avance ensemble. »

Obtenir le financement est la condition sine qua non : Si Erasmus+ finance jusqu'à 80 % des mobilités, l'accès aux bourses reste parfois complexe, surtout pour les CFA non accrédités ou pour certaines filières comme le BTS. La charge administrative reste conséquente pour chaque étape : Accréditations, validation des évaluations,

reconnaissance des compétences... Par ailleurs, l'aspect psychologique et linguistique ne sont pas à négliger : Oser partir, dépasser la peur de l'inconnu, s'exprimer dans une autre langue, convaincre les employeurs et les équipes pédagogiques.

« La mobilité internationale n'est pas une perte, c'est un investissement. Pour l'entreprise, pour l'équipe, pour le jeune. Croyez en ce projet, soyez convaincus que lorsque vous laissez partir les jeunes à l'étranger, ce n'est que du positif pour le jeune et pour l'entreprise, pour l'esprit d'équipe. »

Rafaëlla RIVERA, Chargée de projets européens à l'ANFA

Chiffres clés Erasmus +

- Création en 1987
- Devenu Erasmus + en 2014
- 33 pays participent aux actions Erasmus + (contre 11 pays participants en 1987)
- Depuis 1987, 14 millions de personnes ont bénéficié d'Erasmus
- 139 163 mobilités ont été financées en 2023 au départ de la France
- En 2022, la France, 1^{er} pays d'envoi d'étudiants en programme Erasmus+
- Pour un apprenti, la durée minimale est de 2 semaines, et 1 an maximum
- Les bourses varient de 225 à 824
- Budget alloué au programme Erasmus+ pour la période 2021-2027 : 28 milliards d'euros

Sources : <https://www.toutteleurope.eu/>

œuvre pour faciliter le départ des jeunes, mais aussi pour accueillir ceux venus d'ailleurs.

Des projets comme MONA (Mon Apprentissage en Europe) ou Euro App Mobility témoignent de cette volonté collective. En 2024, ce sont 754 apprentis qui sont partis à l'étranger, dont 76 en mobilité longue, principalement en Allemagne, Espagne et Italie (chiffre Guillaume FAURIE, DG ANFA). Et l'ambition ne faiblit pas : « Si en tant qu'employeur, vous pouvez charmer les jeunes en leur promettant un accès à la mobilité dans un autre pays, c'est très positif ! » encourage Jean Arthuis, ancien ministre de l'économie et des finances, et président de l'EAM.

« Le diagnostic est unanime, la mobilité pour les jeunes, c'est essentiel ! » comme il le dit si bien.

Alors, que l'on parte une semaine à Modène ou plusieurs mois à Barcelone ou Vilnius, l'essentiel est d'oser franchir le pas. Expérience enrichissante, découverte de soi et des autres, aussi bien sur le plan personnel que professionnel, la mobilité européenne n'est pas un luxe, mais un passeport pour l'avenir.

La FFC remercie chaleureusement tous les acteurs de la mobilité européenne qui ont participé à la constitution de ce dossier : le GARAC, avec Laurent ROUX, directeur général du GARAC, Raymond VIÉ, Président du GARAC, Jean ARTHUIS, président d'EAM, et Paolo BOLOGNINI, Déléguée Général d'EAM, et Rafaëlla RIVERA, Chargée de projets européens à l'ANFA.