



Ce qu'il faut retenir pour préparer 2025

L'année 2025 sera riche en actualités pour le monde du transport routier. Ci-dessous, quelques-unes des échéances les plus impactantes pour nos métiers.

Contraintes de circulation

A partir du 1^{er} octobre 2025, de nouvelles réglementations concernant la circulation des poids lourds entreront en vigueur en France. Conformément à l'arrêté du 29 juillet 2021, les camions équipés de moteurs Euro V ne seront plus autorisés à circuler avec un poids total roulant autorisé (PTRA) supérieur à 40 tonnes sur le territoire national. Seuls les véhicules répondant à la norme Euro VI ou immatriculés après le 1^{er} janvier 2014 pourront dépasser cette limite de poids. A ce titre, il est essentiel pour les entreprises de transport de vérifier que leurs véhicules respectent les nouvelles normes d'émission et les limitations de poids afin d'éviter des sanctions. Les transporteurs devront aussi anticiper les interdictions de circulation en planifiant leurs itinéraires et horaires pour minimiser les perturbations dans leurs opérations.

La période de contrôle des données du tachygraphe rallongée

La période de contrôle du tachygraphe passe à 56 jours contre 28 pour le téléchargement des données. Cette mesure vise à équilibrer les exigences de conformité légale et les contraintes. Passer à une périodicité de 56 jours permet de réduire la fréquence des opérations de téléchargement et d'archivage des données. Cela diminue la charge administrative pour les entreprises, en particulier les petites structures. Toutefois, même avec une période rallongée, les entreprises doivent s'assurer que toutes les données restent disponibles pour les contrôles éventuels des autorités. Les

données doivent être correctement archivées et sécurisées pour éviter des pertes, qui pourraient entraîner des sanctions en cas de contrôle. Il est à souligner qu'une période plus longue entre les téléchargements pourrait compliquer la détection rapide des infractions liées aux temps de conduite et de repos. Les entreprises doivent donc renforcer leurs outils de suivi en temps réel pour prévenir les risques de non-conformité. Enfin, soulignons que le téléchargement des données personnelles des conducteurs reste à 28 jours

La montée en puissance de Vecto sur les remorques

VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) est un outil informatique développé par la Commission européenne pour mesurer et certifier les émissions de CO₂ et la consommation énergétique des véhicules utilitaires lourds, comme les camions et les autobus. Le logiciel simule la consommation énergétique et les émissions d'un véhicule en fonction de plusieurs paramètres comme les caractéristiques techniques du véhicule tracteur (Poids, moteur, transmission, aérodynamisme, résistance au roulement, etc), les conditions d'utilisation et enfin les données fournies par les constructeurs. Depuis 2019, VECTO est obligatoire pour les véhicules lourds neufs vendus dans l'Union européenne. Les constructeurs doivent utiliser cet outil pour mesurer et déclarer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de leurs véhicules. Cette obligation s'inscrit dans le cadre des objectifs européens de réduction des émissions (Réduction de 15 % des émissions de CO₂ des camions neufs d'ici 2025 et réduction de 30 % d'ici 2030 (par rapport aux niveaux

de 2019). En janvier 2024, l'UE a étendu l'obligation pour les fabricants de fournir un certificat VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) pour certaines remorques et carrosseries. VECTO calcule donc les performances environnementales de la remorque à partir d'un ensemble de données prédéfinies, notamment ses dimensions et sa forme, le train de roulement installé ((dimensions des roues et des pneus, roues simples/jumelées, positions des essieux relevables ou directeurs...) et les éventuels dispositifs aérodynamiques ajoutés. La réduction n'est pas aussi stricte ni aussi immédiate que celle qui s'applique aux camions et aux bus. Les semi-remorques devront afficher une réduction de 15 % d'ici 2030 et au-delà (7,5 % pour les autres remorques). Ce chiffre n'augmentera pas au-delà de 2030.

Ça se passera aussi en 2025

Rétromobile (Porte de Versailles à Paris) : **5 au 9 février 2025**

SITL (Porte de Versailles à Paris) : **1^{er} au 3 avril 2025**

Busworld Europe (Bruxelles) : **4 au 9 octobre 2025**

Pollutec (Lyon Eurexpo) : **7 au 10 octobre 2025**

Solutrans 2025 (Lyon Eurexpo) : **18 au 22 novembre 2025**

Une veille technologique pour la filière VI

Pour la seconde année consécutive, en partenariat avec la FFC, la rédaction de TRM24 présente la Veille Technologique du Véhicule Industriel, un éclairage sans précédent tant des énergies sur le marché que l'évolution des utilitaires, bus & cars et poids lourds.

La Veille Technologique du Véhicule Industriel donne dans un seul et même support les clés pour mieux comprendre la décarbonation dans la filière VI. Cette édition 2025 en offre les principales composantes au fil des 35 pages : les énergies (des carburants liquides à l'électrique, en passant par le gaz ou l'hydrogène) ; l'architecture des véhicules (remise en question avec l'arrivée des nouvelles énergies) ; la production et la consommation des énergies et un focus sur la pile à combustible. Enfin, 2 Notes précisent les modalités et le calendrier de la norme Euro VII ainsi que la proposition CountEmissionsEU.

Extraits :

Energies

« Les différents groupes d'intérêts entre B100 et HVO se livrent à une bataille de chiffres, les uns mettant en avant le bilan CO₂, les autres la baisse des émissions au pot d'échappement. Il peut y avoir une variation de 30 à 40% des résultats de dépollution en fonction des carburants utilisés et de leurs procédés de fabrication. L'ennemi absolu étant le soufre et les aromatiques polycycliques. »

Architecture :

« La révision de la directive poids et dimensions est doublement straté-



gique. La question des masses et reports de masses sur le pont moteur est sensible. Les batteries posent des problèmes d'encombrement (les empattements minimum des tracteurs 4x2 sont portés entre 3900 mm et 4100 mm suivant les marques) mais elles ne sont pas les seules. »

Pile à combustible :

« En fonction des rôles assignés à la pile, la capacité de celle-ci varie sensiblement : pour un prolongateur d'autonomie sur un camion ou bus électrique, 40 à 45kW suffisent. Pour du ferroviaire, on s'achemine vers des puissances comprises entre 200 et 300kW. »

Production & consommation :

« Concrètement, la substitution de nos 35Mds de litres de gazole nécessiterait la production de 1400TWh d'électricité soit 3 fois notre production totale actuelle, ce qui, hormis faire pousser des centrales nucléaires, des éoliennes et des panneaux solaires partout sur le territoire, semble bien peu réaliste. »

Le document est publié en mode digital et est disponible au prix de 39,90 euros TTC, un prix de lancement (au lieu de 65 euros TTC). Une Offre spéciale vous permet d'acheter les 2 éditions 2024 et 2025 (59,80 € TTC) (paiement CB sécurisé).

Le SERMI à l'assaut de la sécurité des données automobile

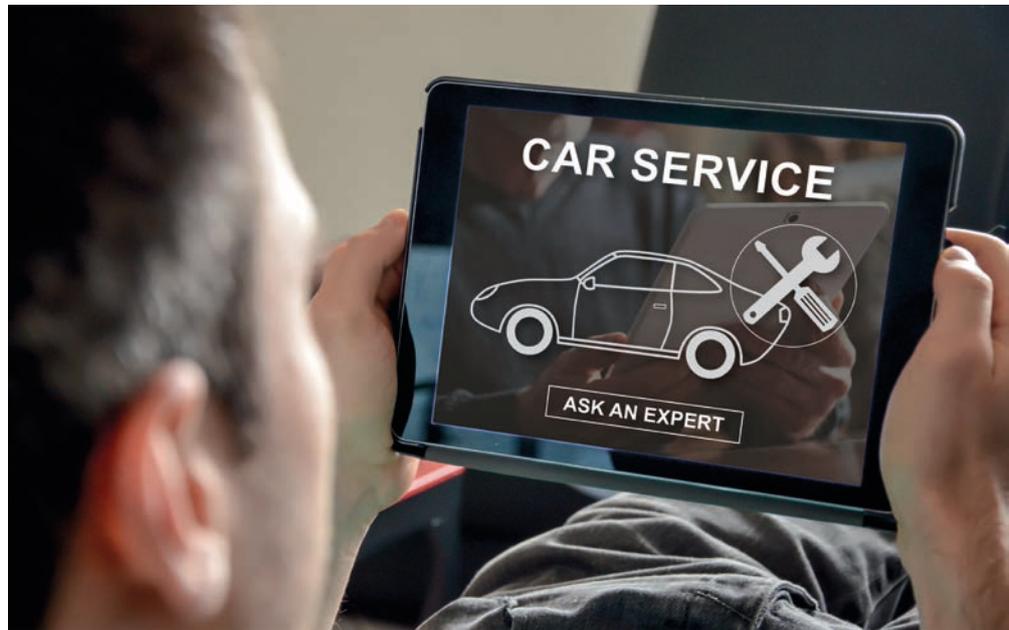
Le SERMI, ou **Système européen de gestion des accès sécurisés pour les informations de réparation et d'entretien**, vient de prendre effet au 1^{er} janvier dernier. Cette initiative européenne vise à harmoniser et sécuriser l'accès aux données de réparation et d'entretien des véhicules pour les professionnels indépendants de l'automobile.

Avec l'augmentation de l'électronique et de la connectivité des voitures, l'accès aux données de maintenance devient essentiel pour assurer un service compétitif et de qualité. Le système SERMI a pour objectif de garantir que les ateliers indépendants aient accès aux informations techniques essentielles, tout en veillant à la sécurité des données sensibles des véhicules et des conducteurs.

Le SERMI permet donc d'obtenir un accès contrôlé aux informations de maintenance et de réparation des véhicules, autrefois disponibles presque exclusivement pour les réseaux agréés par les constructeurs. Ce système est piloté par l'Union européenne, qui vise à garantir l'équité et la transparence dans l'accès aux informations techniques des véhicules. Pour y avoir accès, les réparateurs doivent se certifier et obtenir un badge SERMI, attestant de leur capacité à manipuler des informations sensibles en toute sécurité.

La mise en place du SERMI est supervisée par les autorités compétentes dans chaque pays membre de l'UE, qui contrôlent et vérifient les certifications des ateliers.

Grâce au SERMI, les réparateurs certifiés peuvent accéder rapidement aux informations nécessaires pour les diagnostics et les réparations, sans avoir besoin de passer par les constructeurs pour chaque demande. En facilitant l'accès des indépendants aux données techniques, le SERMI peut potentiellement réduire les coûts d'entretien des véhicules. Les automobilistes pourront faire appel à une plus grande variété d'ateliers, permettant ainsi une concurrence accrue. Enfin, en donnant aux réparateurs les informations les plus récentes, le SERMI aide à maintenir les véhicules dans de meilleurs condi-



tions, car les techniciens peuvent suivre les instructions précises des constructeurs pour les réparations et mises à jour des logiciels embarqués.

De vastes enjeux

L'introduction du SERMI repose sur plusieurs défis majeurs pour le secteur automobile. La sécurité des données pour commencer. Avec l'augmentation de la connectivité et des systèmes électroniques dans les véhicules, une grande quantité de données sensibles est générée et stockée, comme les historiques de conduite, les géolocalisations, et même certaines données personnelles des conducteurs. Le SERMI vise à protéger ces informations en ne permettant l'accès qu'aux techniciens et ateliers certifiés. Par ailleurs, les réparateurs indépendants accédaient difficilement aux informations techniques de dernière génération, ce qui limitait leur capacité à entretenir certains véhicules récents. Le SERMI vise à garantir que tous les acteurs, qu'ils fassent partie d'un réseau agréé ou soient

indépendants, aient accès aux mêmes informations pour pouvoir répondre aux besoins des conducteurs.

Fonctionnement

Pour obtenir l'accès aux données sous SERMI, les réparateurs doivent passer par un processus de certification où leur fiabilité est vérifiée, notamment en termes de respect des normes de sécurité et de protection des données. Les ateliers doivent se conformer aux protocoles stricts définis par le SERMI, y compris des vérifications d'antécédents et des audits périodiques.

L'initiative reste cependant un défi pour les plus petits acteurs de la réparation automobile, qui devront s'adapter aux exigences techniques et administratives du SERMI pour rester compétitifs.

Le coût de la certification et les exigences administratives sont considérés comme lourds par certains petits ateliers indépendants.

Les réparateurs de pare-brise non agréés ne sont pas des mafieux !

La FFC Mobilité Réparation et Services a été profondément choquée par un article récent paru dans Le Parisien. Ce dernier, utilisant des informations émanant des compagnies d'assurance, assimile les réparateurs non agréés du vitrage à « une mafia du pare-brise ».

La FFC Mobilité réparation et services regroupe 2 300 adhérents, réparant des pare-brises au quotidien et appartenant à des enseignes de vitrage, des carrossiers indépendants avec ou sans enseigne, mais aussi des groupes de concessionnaires, non agréés par les assureurs.

Jusqu'en 2020, les assureurs remboursaient les opérations sur les pare brises sur un principe de confiance aux réparateurs. En effet, pour des raisons de coût, il n'était pas nécessaire de faire appel aux experts pour ce type de réparation. Les compagnies d'assurance ont aussi encouragé leurs assurés à se rendre chez leurs réparateurs agréés, qui offraient de surcroît des cadeaux aux automobilistes ! On rappelle, au passage, que ces enseignes, pour être agréées, pratiquent une remise 50 % aux assureurs sur leurs prix public et leurs reversent d'importantes commissions sur leurs factures.

Il est donc détestable de lire dans la presse que « *qu'il y a désormais une véritable incitation à la fraude au changement de pare-brise en vue d'obtenir un cadeau d'une valeur disproportionnée dont le coût repose finalement sur les autres assurés* ». Prendre en ligne de mire les réparateurs non agréés qui ne font que « singer » ce que la plus grande enseigne de vitrage agréée des assurances (Carglass), fait au quotidien, à grands renforts de communication !



Rappelons-le, la règle des cadeaux est légale et inscrite dans le code général des impôts. Le professionnel les prend sur sa marge et les déclare dans sa liasse fiscale. Les non agréés ne surfacturent rien, sachant que les contrats des clients précisent que le remboursement est plafonné aux temps « barémés » du constructeur en pièces et en main d'œuvre.

En revanche, l'assureur, en brandissant l'étendard des cadeaux, souhaite faire supprimer la loi Hamon de 2014, qui permet aux assurés de se rendre chez le réparateur de leur choix. Sa réelle motivation consiste à faire baisser ses coûts, en imposant son barème de remboursement. Les assureurs ont d'ailleurs commencé collégalement et illégalement, en plafonnant leurs remboursements à un tarif unique, pour tous les réparateurs non agréés, qu'ils soient vitriers spécialisés, carrossiers ou concessionnaires.

Pourquoi impliquer toute une profession alors que seulement certains cas isolés de fraude ont lieu ? Les assureurs pourraient remettre les expertises terrain en place.

L'augmentation du coût du remplacement de vitres n'est pas imputable à la fraude, mais à l'augmentation galopante du prix des pièces (voir les enquêtes SRA), les SUV ont des pare-brises plus chers que les berlines et la technologie des ADAS présente sur tous les véhicules, justifie une recalibration de caméra obligatoire pour la sécurité des usagers, ce qui augmente les coûts.

Laurent Fourcade, président de la FFC Mobilité Réparation et Services, se tient à la disposition de France Assureurs, source de l'article du Parisien, pour échanger sur toutes ces problématiques, afin de continuer à apporter aux assurés et sociétaires des compagnies d'assurances et des mutuelles, le meilleur service de proximité possible.

Detailing : Un art automobile en pleine expansion

Le Detailing, une discipline née aux États-Unis il y a plus de 50 ans, a fait son apparition en Europe au début des années 2010, d'abord en Angleterre, puis en France dès 2015.

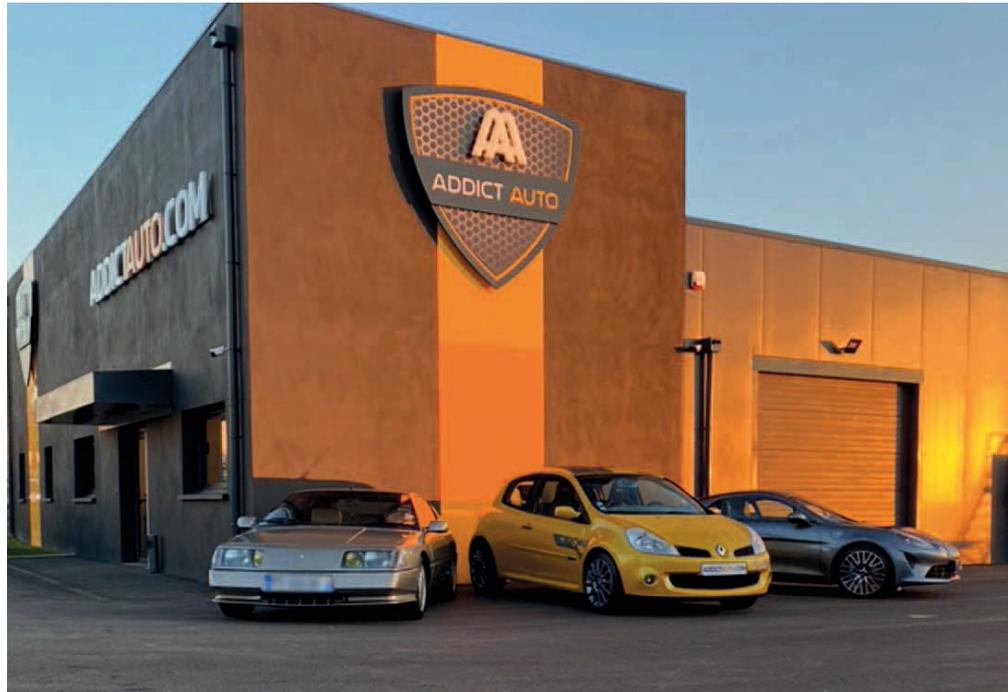
Cette pratique regroupe les meilleures techniques et produits destinés à sublimer et protéger les véhicules, qu'ils soient neufs ou anciens.

Le Detailing va bien au-delà du simple lavage ou lustrage. C'est une véritable passion pour ceux qui chérissent leur véhicule et souhaitent en prendre soin dans les moindres détails. Cette discipline offre une large gamme de prestations, allant de la correction des défauts mineurs sur les véhicules neufs à la restauration complète des voitures anciennes. Elle allie polyvalence et expertise dans plusieurs spécialités, telles que la protection des véhicules (PPF - Paint Protection Film, céramique), la réparation alternative, et le polissage.

La FFC a rencontré Bruno SERNA, directeur du développement chez Addict Auto et responsable du centre de formation FMD-France, ainsi que Benjamin OLIVE, CEO d'Atelier Magnétique, qui a bénéficié d'un parcours complet à ses côtés.

« Ce qui rend le Detailing unique, c'est son accessibilité à toutes les générations de véhicules et sa capacité à s'adapter aux demandes variées des clients, avec des tarifications flexibles », expliquent-ils.

FMD-France, basé à Houdan (78550), se positionne comme un acteur majeur dans la formation aux métiers du



Detailing. Son approche se distingue par des sessions en petits groupes avec un accompagnement personnalisé, la possibilité de revenir à volonté lors des sessions suivantes pour perfectionner ses compétences, un suivi

des bénéficiaires après la formation, et désormais une certification. En effet, le parcours « *Sublimer et protéger l'aspect d'un véhicule grâce au Detailing* » est inscrit au répertoire spécifique des certifications et habilitations, depuis



novembre dernier. Cette première et unique certification professionnelle complète dans les métiers du Detailing atteste de la maîtrise des pratiques qualitatives nécessaires à l'exercice de cette discipline.

Cette avancée significative pour la profession vient s'ajouter à l'ouverture de la branche Esthétique Automobile au sein de la FFC Mobilité Réparation et Services. Portée par des professionnels engagés, cette initiative vise à obtenir la pleine reconnaissance de leur métier tout en identifiant et structurant les bonnes pratiques.

Benjamin OLIVE : L'Inspiration par la Reconversion.

Benjamin OLIVE, fondateur d'Atelier Magnétic, une entreprise spécialisée dans le soin, la rénovation et la personnalisation de tous types de véhicules en Drôme Provençale, incarne le parcours d'un passionné qui a su se reconverter grâce au Detailing. Après plusieurs années au sein de l'Assurance Maladie, Benjamin a puisé dans sa passion de jeunesse pour les voitures et les motos afin de se réinventer professionnellement. Après des recherches approfondies, il a choisi FMD-France pour sa formation, séduit par l'expertise et

la passion transmises par Bruno lors de leur premier contact.

La formation chez FMD a été un véritable tournant pour lui. Dans un centre flambant neuf à Houdan, il a découvert la réalité du métier, bien loin des quelques tutoriels qu'il avait visionnés sur le Net pour « *se faire une idée* ». Cette expérience a non seulement confirmé son désir d'ouvrir sa propre entreprise, mais lui a également fourni les outils nécessaires pour y parvenir.

Malgré les défis initiaux, notamment sur le plan administratif et en matière d'assurances dans un métier encore peu reconnu, Benjamin a persévéré. Le soutien continu de FMD et la solidarité au sein de la communauté des professionnels intervenant chez FMD-France, l'ont aidé à surmonter les obstacles et à concrétiser son projet. « *Le Detailing représente une opportunité unique de valoriser le savoir-faire français dans un domaine de niche encore peu reconnu* », ajoute-t-il.

La reconnaissance officielle du métier, en cours, promet de rassurer les clients, de permettre aux passionnés de vivre de leur art et de garantir une mise en avant de ce métier auprès des jeunes et du grand public.

Un futur radieux

Le Detailing s'affirme comme un métier d'avenir, alliant passion, expertise technique et préservation du patrimoine automobile. Les centres de formation comme FMD-France jouent un rôle crucial dans la professionnalisation et la reconnaissance de cette discipline, ouvrant la voie à une nouvelle génération d'artisans du Detailing en France.

La FFC remercie chaleureusement Bruno SERNA et Benjamin OLIVE pour leur disponibilité, leur passion et le partage de leur expérience lors de notre entretien.

Nul doute que la formation au métier de détailler est entre de bonnes mains et évoluera de manière prospère au fil des prochaines années, grâce à une filière passionnée et déterminée !

<https://fmd-france.com/>

<https://atelier-magnetic.fr/>

<https://www.addictauto.com/>