

La FFC réunit tous les acteurs d'une filière en pleine mutation

La Fédération Française de Carrosserie (FFC) se tient au cœur des enjeux de la filière depuis près de 200 ans. Deux siècles d'évolutions, d'innovations qui ont vu nos métiers se transformer, s'élargir, tantôt se recentrer, toujours avec les conseils de la FFC pour des livraisons de 1 kg à 44 tonnes.

Aujourd'hui, c'est une révolution d'usages que nous vivons. Nous continuerons à accompagner nos branches Équipements et Véhicules, carrossiers-constructeurs et Mobilités Réparation et Services dans la conduite de ce changement majeur. Au fil des années, la FFC a su construire un vaste panel de services, un réseau, des événements, qui nous confèrent une pleine légitimité dans le suivi de votre profession.

C'est dans un contexte de plus en plus global qu'évolue la FFC depuis une dizaine d'années. Les métiers s'interpénètrent, la mondialisation augmente la concurrence et oblige les industriels à trouver de l'agilité, à retrouver de la flexibilité pour faire face aux entreprises étrangères. Ajoutons à cela les crises économiques, géopolitiques, la hausse des énergies. Et que dire de la plus grande source d'interrogations actuelle, la transition énergétique et la pression réglementaire qui va avec ! Comment accompagner au mieux nos entreprises dans le développement d'une filière toujours plus verte ?

Les nouvelles énergies au secours des constructeurs

Dans le cadre du Paquet "Ajustement à l'objectif 55" (« fit for 55 »), l'Union européenne vise une réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Chaque pays est tenu de mettre en place les actions néces-



saires pour se conformer à cette ambition collective. Selon les dernières décisions, la Commission européenne suggère plusieurs étapes : 45 % de réduction des émissions à partir de 2030 (par rapport aux niveaux de 2019), - 65 % en 2035, puis - 90 % à partir de 2040.

Pour faire face à ces attentes fortes, les constructeurs VI se sont tous fortement investis dans les motorisations électriques, dans l'amélioration des moteurs Diesel (Euro7) ou encore dans le gaz, sachant que la baisse des émissions s'entend au niveau global.

Mais l'ombre d'une interdiction pure et simple de la vente de camions émetteurs de CO₂ en 2035 plane..., ce qui exclurait toute autre motorisation qu'électrique, comme ce sera le cas pour les voitures.

Que vont changer les ZFE

Le cadre réglementaire se durcit également à l'échelon local, notamment pour l'accès aux centres-villes, avec l'avènement des ZFE (Zones à Faibles Emissions), qui vont bouleverser de plus en plus le monde du Transport, avec des conséquences très concrètes pour les transporteurs et sur les schémas logistiques.

En France, la loi d'orientation sur les mobilités précise que toutes les villes de plus de 150 000 habitants doivent avoir mis



en place une ZFE d'ici le 31 décembre 2024. Nous comptons actuellement 11 ZFE et ce chiffre passera 45 en 2025. La pénétration dans ces zones avec un véhicule motorisé est conditionnée à l'obtention de la vignette Crit'Air, qui classe les véhicules en fonction de leur âge et de leur niveau d'émissions. Par exemple, les véhicules Diesel, qui correspondent au Crit'Air2 (et au-delà en fonction de la date de commercialisation), vont progressivement être interdits de circuler en centre-ville d'ici 2030. Alors même qu'ils représentent actuellement plus de 95 % des véhicules de livraison, ou des véhicules des artisans.

Seuls les véhicules Crit'air0 et Crit'air1 seront alors tolérés. Le Crit'air0 n'est attribué qu'aux camions électriques. Reste donc l'enjeu du Crit'air1, dont le périmètre évolue. Les véhicules roulant au GNV entrent dans cette catégorie. Par ailleurs, depuis avril 2022, les véhicules B100 exclusifs



(équipés avec une sonde pour ne recevoir que du biodiesel B100) bénéficient aussi de la vignette Crit'Air1 qui permet de circuler dans les ZFE. De nombreux constructeurs demandent l'éligibilité des camions roulant au XTL/HVO au Crit'air1, mais ce n'est pas encore le cas actuellement.

L'impact sur les schémas logistiques

Pour ces raisons de contraintes réglementaires de plus en plus fortes, la réduction du nombre d'entreprises de transport opérant dans la ZFE et l'augmentation mécanique de leur taille moyenne, sont programmées.

Et la logistique urbaine, constitue de plus en plus un enjeu vital. Dernier kilomètre, logistique des retours, consignes automatisées, drives, points relais, de click-and-collect..., le développement du commerce à 360 degrés nécessite des solutions nouvelles, agiles et flexibles pour répondre positivement à la promesse faite au consommateur final. Pour que ce dernier puisse tout commander, à toute heure, et être livré partout, le flux de marchandises dans la ville se densifie et nécessite de s'adosser à une logistique adaptée.

Dans cette perspective, les professionnels traquent les espaces « perdus » en ville, pour les réinvestir en espaces logistiques. Certains centres de tri de La Poste s'adaptent à des livraisons de points de vente, par exemple.

Comment les parkings vont-ils intégrer les schémas logistiques urbains ?

Parmi les hybridations de bâtiments à haut potentiel en logistique urbaine, comment ne pas parler des parkings. Omniprésents en ville, leur destination initiale, consistant à entreposer des voitures, pourrait bien évoluer au cours des prochaines années. Car la voiture est de moins en moins utilisée au cœur des métropoles, libérant de fait des espaces vides. Pour exemple, 65 % des Parisiens n'ont pas de voiture, tandis que les parkings en sous-sol occupent 2 millions de m² de la capitale !

La livraison dans des délais très courts nécessite de disposer des produits au plus près des consommateurs, et avant même leur commande. Dans cette perspective, les parkings proposent un maillage dense qui permet de multiplier les stock tampons. Ces surfaces peuvent aussi servir à faciliter le transfert de marchandises depuis des véhicules « lourds » vers des véhicules plus légers. L'espace peut également devenir une plateforme centralisée de réception de colis pour les professionnels et les particuliers, notamment suite à l'explosion du e-commerce.

Dans ces nouveaux schémas, la cyclo logistique trouve sa place, afin de contribuer à la gestion du dernier kilomètre, toujours compliqué en centre-ville.

Le développement annoncé des vélos-cargo pour le dernier mètre

L'année dernière, le gouvernement français mettait en place un plan national en faveur de la cyclo logistique visant à accélérer le développement de la mobilité propre en zone urbaine. Objectifs : lutter contre la pollution de l'air, développer des zones à faibles émissions (ZFE)

Mais les avantages de la cyclo logistique ne s'arrêtent pas à la seule décarbonation. De fait, le complément des utilitaires urbains par des vélos cargo réduit aussi la consommation de carburant, donc de ressources fossiles, ainsi que les nuisances sonores en centre-ville. De plus, la cyclo logistique contribue également à la décongestion du trafic.

Tous ces phénomènes, conjoncturels ou structurels, impactent la filière à tous les niveaux, de l'industrie aux services, de la fabrication à l'exploitation. D'où la nécessité d'une organisation professionnelle forte, qui fédère toutes les strates de nos métiers. La FFC plaide pour unir la filière en son sein, pour nous montrer plus forts face aux défis qui nous attendent.

Grâce à nos étroites collaborations quotidiennes avec la CSIAM, l'UTAC, la PFA, l'URF, la FIEV, ou encore CARA, nous sommes en mesure d'accueillir tous les professionnels de la filière. Et Solutrans, Carrefour Mondial du Véhicule Industriel et Urbain, propriété de la FFC, constitue le vecteur mondial idéal pour porter notre voix au plus haut niveau.

Les étudiants du BTS CRC du Lycée Paul Guérin de Niort à l'honneur !

Le BTS Conception et Réalisation des Carrosseries représente la formation de référence qui permet au titulaire de devenir un spécialiste de la conception, la réalisation et la transformation des carrosseries, des châssis et des aménagements extérieurs et intérieurs des véhicules. On passe ainsi de la conception jusqu'à la livraison des véhicules, en passant par la conception, l'organisation de la fabrication, la réalisation avec l'assemblage et le contrôle, et enfin l'homologation.

Le lycée Paul Guérin de Niort (79) fait partie des établissements qui forment au BTS CRC. « Notre cité scolaire, comptant 1400 apprenants, accueille des formations générales, technologiques et professionnelles sur plus de 9 hectares. Côté professionnel, l'établissement fait la part belle aux secteurs de l'industrie dans les domaines de la chaudronnerie, de la carrosserie, de l'usinage, de la maintenance industrielle, des métiers de l'électricité, des bâtiments communicants ... mais également au secteur du conseil et commercialisation de solutions techniques » évoque en préambule Silvère METAIRIE, directeur délégué aux formations professionnelles et technologiques.

« Notre formation n'est présente que dans 7 établissements au niveau national ; nous recrutons donc des jeunes de toute la France et majoritairement des bacheliers technologiques et professionnels. Les entreprises (automobiles, équipementiers, poids lourds, aménageurs, véhicules spéciaux, ferroviaire, etc.) accueillent nos jeunes sous statuts scolaires mais également sous statut d'apprenti. » nous dit Olivier CALZAN, professeur du BTS CRC, axé bureau d'étude.

C'est dans cette section de BTS CRC, composée de 14 jeunes en 1ère année et 11 en 2ème années, que se trouvent les 3 élèves que nous avons rencontrés et interrogés. Baptiste, 22 ans, en BTS CRC 2ème année en alternance à la carrosserie VIDON, à Pusignan, dans le 69, Louis, 19 ans, également en 2ème année de BTS CRC, sous statut scolaire et enfin, Manon, 18 ans, en 1ère année de BTS CRC, également en statut scolaire. Ils évoquent leur parcours pour nous.

« J'ai un parcours scolaire assez atypique. J'ai eu un BAC ES (économique et social), mais cela ne me plaisait pas. J'ai donc fait par la suite un Bac Pro Construction des Carrosseries à Lyon chez les Compagnons du Devoir, mais j'ai arrêté. Quand bien même, j'étais motivé pour intégrer la filière, j'ai donc choisi de poursuivre directement en BTS CRC car cela me plaisait » nous raconte Baptiste.

Pour sa part, Louis montre « un parcours plutôt classique. J'ai fait un BAC PRO Réparation des Carrosseries au lycée Pablo Picasso à Perpignan, donc le BTS CRC était une suite logique pour moi étant donné que j'ai toujours aimé les véhicules motorisés ». Un cursus assez proche de Manon, qui a obtenu « un BAC PRO Réparation des Carrosseries au Lycée professionnel Frederic Estève à Mont-de-Marsan, puis aujourd'hui je suis en 1ère année de BTS CRC car c'est vraiment ce que je veux faire ». Ils nous racontent ensuite comment les choses se passent lors de leur formation et en entreprise.

« Dans l'ensemble, ça se passe bien. Les périodes en alternance sont longues donc c'est agréable d'être en entreprise et de pouvoir travailler et appliquer les éléments vus en cours. Cela laisse aussi du temps pour avancer et concrétiser des projets en entreprise. Il y a tout de même un décalage entre les cours et l'entreprise au niveau de la rapidité : les choses s'enchaînent rapidement et le travail doit être minutieux en entreprise. » commence Baptiste. Même constat pour Louis : « En globalité, tout se passe bien, nous avons un bon groupe de classe. Il y a un bon lien entre théorie et pratique, et en effet, le rythme est plus soutenu en entreprise



qu'en cours. » « Pour moi, les cours se passent bien, je ne suis pas encore en entreprise puisque je suis en 1ère année, mais je suis impatiente de commencer » renchérit finalement Manon.

Selon eux, les qualités nécessaires pour réussir dans cette branche sont assez similaires. Tous s'accordent à dire qu'il convient être motivé, car certaines matières techniques sont compliquées. Il faut être organisé, car il y a beaucoup de travail en entreprise et en cours. Il faut aussi être patient et minutieux, notamment sur le travail de conception 3D. Enfin, un dernier point, et pas des moindres, il faut aimer le monde de l'automobile !

Enfin, nous leur demandons s'ils peuvent nous parler d'un projet ou d'une réalisation dont ils sont fiers.

Baptiste nous explique : « A l'école je suis content de ma soutenance écrite,



Manon termine : « Quand j'étais en BAC PRO, j'ai participé au Concours du Meilleur Apprenti de France. Je devais travailler sur une aile avant de voiture, en faisant le mastic, le redressage, la soudure, la peinture, en tenant un rapport avec chaque tâche que j'avais à faire »

Encore un bel exemple que lorsque l'on donne des responsabilités aux jeunes forces vives de notre filière, ils ont à cœur de réussir et cela laisse de beaux souvenirs !

Manon nous parle ensuite de son début d'aventure en tant que femme dans ce monde masculin :

« Je l'ai bien vécu, j'ai toujours préféré les milieux masculins. En BAC PRO, j'étais la seule fille parmi 17 garçons. Et très souvent, les garçons sont aux petits soins et sont très gentils avec nous ! Cette année nous sommes 2 filles, et tout se passe bien. Si la motivation est là, le fait que ce soit un monde masculin ne doit pas être une barrière. Il faut se lancer ! »

Enfin, nous demandons aux 3 étudiants comment ils voient leur avenir : « L'entreprise avec laquelle je suis en contrat pourrait m'embaucher, mais j'ai envie de poursuivre en 3^{ème} année de BUT (ex licence pro) ou Prépa ATS (ndlr :

classe préparatoire adaptation technicien supérieur) pour faire une prépa ingénieur. Sur le long terme, je veux travailler dans le secteur de l'automobile, mais je n'ai pas d'idée précise pour le moment. » débute Baptiste. Louis a la même vision : « Je voudrais aussi faire une 3^{ème} année de BUT ou une Prépa ATS. Je vise au moins la licence. Je voudrais aussi rester dans l'automobile. »

Enfin, Manon, bien qu'ayant intégré la filière récemment, a déjà quelques idées : « J'attends mon stage de 8 semaines en fin de cursus pour voir comment ça se passe en entreprise (ndlr : elle a déjà trouvé son entreprise au moment de l'interview) Si cela me plaît, j'aimerais directement aller en entreprise après le BTS, je verrai bien au moment venu ! »

Toujours un plaisir de voir les jeunes se projeter sur un plan de carrière dans notre filière, et cela, grandement initié grâce à l'alternance !

Un grand merci au Lycée Paul Guérin de NIORT, spécialement à monsieur Silvère METAIRIE, directeur délégué aux formations professionnelles et technologiques, à monsieur Olivier CALZAN, professeur du BTS CRC, et à Baptiste, Louis et Manon pour leur partage et leur enthousiasme !

de mon rapport stage et projet. Et en entreprise, j'ai géré un process de conception du début à la fin. Ça a été très gratifiant de voir le travail évoluer aux fils de temps, et de se dire à la fin : C'est moi qui l'ai fait ! » Pour Louis, « En entreprise, j'ai transformé une Moto Honda Gold Wing en Trike (ndlr : moto à 3 roues symétriques). J'ai aussi pu optimiser la production grâce à mon rapport de stage en entreprise. »

Nouvelles victoires pour la cession de créance, en Guyane et à Toulouse

FFC MOBILITÉ RÉPARATION ET SERVICES

TRIBU

Une fois de plus, la FFC Mobilité Réparation et Services a obtenu réparation pour ses adhérents, en indécatesse avec Axa et Pacifica : un spécialiste du vitrage du réseau OUIGLASS à Cayenne, et un carrossier du réseau AXIAL en région toulousaine.



Les deux professionnels se sont retrouvés avec des impayés de la part des assureurs AXA et PACIFICA, alors même qu'ils avaient fait usage de la cession de créance, un moyen parfaitement légal de se faire régler la réparation d'un sinistre, pour un professionnel ne disposant pas de l'agrément officiel d'une société d'assurance.

Les réparateurs ont donc logiquement engagé une procédure contentieuse contre les assureurs, qui s'étaient opposés à la saisie de la somme par l'huissier. La FFC Mobilité Réparation et Services les a donc assistés dans l'assignation en justice des deux compagnies.

Les assureurs ont missionné plusieurs de leurs avocats locaux et nationaux,

sans réussir à démonter la défense des réparateurs et de la FFC, appuyée sur le code civil et de nombreuses victoires précédentes. En conséquence, le tribunal a condamné les deux assureurs AXA et PACIFICA au paiement des créances dues au réparateur, correspondant aux montants facturés par ceux-ci, en complément d'intérêts de retard et des frais de l'article 700.

Nouvel arrêté « Operateur qualifié » : la valorisation des aménagements des véhicules utilitaires

Fort de son succès depuis les années 2005 et ensuite 2014, la qualification operateur qualifié Aménageur a fait son apparition depuis le 1^{er} Janvier 2023 accompagné d'une période de pédagogie et de tolérance jusqu'au 1^{er} Avril.

Cet arrêté permet aux entreprises qualifiées (il s'agit d'une qualification de site et non de personnel) de prétendre à une autonomie quant au montage des aménagements et permettent d'éviter le passage en DREAL préalable à l'immatriculation.

Toutes les opérations de pose d'aménagements et équipements postérieures à l'édition du COC se doivent d'être prises en compte au moment de l'immatriculation des véhicules à l'exception de éléments amovibles sans outil.

Les utilisateurs, les loueurs, les propriétaires et gestionnaires de flotte sont ainsi pleinement informés sur la capacité d'emport réelle du véhicule et certains d'avoir un véhicule conforme au code de la route avec un certificat d'immatriculation en adéquation. C'est une désormais une exigence pleine de bon sens, qui informe et protège les utilisateurs professionnels.

C'est aussi la mise en avant du métier d'aménageur de véhicules utilitaires. Le professionnel « Operateur Qualifié Aménageur » garantit la sécurité et la conformité de son montage. Ceci offre plusieurs avantages :

- La connaissance de la véritable charge utile restante est désormais une information à la portée des utilisateurs, car elle est corrigée sur le certificat d'immatriculation.
- Une assurance que le véhicule sera dans une configuration sécurisante

car un calcul de répartition des charges est réalisé par l'aménageur

- Un véhicule conforme c'est aussi une couverture par l'assureur en connaissance de cause : pas de déboire en cas d'accident pouvant mettre en cause l'aménagement.
- La garantie d'un passage au contrôle technique du véhicule sans démontage de l'intégralité des aménagements. La notion d'amovibilité précisée dans l'arrêté (démontable – sans outils) est un élément essentiel : une non-prise en compte des équipements montés avec outils imposera un démontage à chaque contrôle technique pour être en adéquation avec le poids. Il faudra aussi extraire les armoires de rangements, ainsi que les habillages intérieurs (parois au sol) qui ont vocation à ne jamais être démontés (cela couvre également les protections intérieures des parois rivetées, collées, ou boulonnées avec une clef dynamométrique afin de respecter les couples de serrage relatifs à la visserie).
- Une certitude que les équipements complémentaires sont correctement installés sur les véhicules conformément aux réglementations en vigueur mais aussi que ces équipements ne viennent pas remettre en cause la conformité de base des véhicules.
- La valeur des émissions de CO₂ est une donnée recalculée dans le cas des Euro 6.

- Les nouveaux entrants parmi les Operateurs Qualifiés Aménageurs, de par leur qualification, démontrent :
 - leur connaissance de la réglementation qui s'appuie sur la veille réglementaire de la FFC CONSTRUCTEURS ,
 - leur professionnalisme car ils sont désormais assimilés à des intervenants multi-étapes conformément à la réglementation cadre.

La FFC CONSTRUCTEURS met aussi à disposition tous les outils à la portée des aménageurs afin de garantir une installation parfaite des équipements post-COC (Logiciel de répartition des charges, logiciel CQFD pour le contrôle final, veille réglementaire) et un support téléphonique assurée par la Direction Technique de la FFC CONSTRUCTEURS composée d'experts qui vous assistent au quotidien.

N'hésitez à nous contacter pour plus d'informations et pour bénéficier de nos services.



L'étude du mix énergétique européen des véhicules industriels 2025 à 2040

- ✓ Appréhender les choix possibles de motorisations, **par usage ou par véhicule**
- ✓ Comparer le TCO de chaque segment **pour un usage donné**
- ✓ Connaitre la **part de l'électrique et des autres motorisations** pour les VI
- ✓ Se mettre en phase avec les objectifs **de la Commission Européenne**
- ✓ Situation des différents pays face **aux contraintes fixées par l'Europe**

Vous souhaitez renouveler votre flotte ?

**Utilisez notre plateforme interactive
pour faire le meilleur choix**

<https://www.ffc-carrosserie.org/etude-visionair-3>



Fédération Française de Carrosserie
Industrie et Services