



# Mesure et réduction de l'empreinte carbone : la FFEA dévoile sa méthode

# Avant-propos

Le 16 octobre 2025, lors de la matinée de l'Assemblée générale de la FFEA, la profession a vécu un moment structurant.

Réunis au Stade Vélodrome de Marseille, experts, élus, intervenants et partenaires ont dévoilé, expliqué et débattu des travaux menés autour de la mesure et de la réduction de l'empreinte carbone dans la méthode expertale de la réparation automobile.

Cette séance, dense et riche, a marqué une étape clé pour le secteur d'activité : celle où **la réflexion collective s'est transformée en une méthode concrète**, rigoureuse et tournée vers l'avenir.

Le présent dossier a pour vocation de **rendre compte de cette matinée**, d'en conserver la mémoire et d'en restituer toute la profondeur. Il rassemble, dans l'ordre du déroulé des échanges, l'ensemble des **volets thématiques** développés pour éclairer chaque dimension du travail engagé.

Ainsi vous trouverez dans ce dossier les volets suivants :

**1. Synthèse de la matinée du 16 octobre :** Un panorama d'ensemble qui restitue le fil conducteur de la séance : le contexte, les principaux messages, les temps forts des interventions et les grandes lignes de la méthode FFEA. Cette synthèse offre une vue globale avant d'entrer dans le détail des différents volets.

**2. En quoi la profession est concernée par la CSRD ?** Un éclairage approfondi sur les implications concrètes de la CSRD pour les entreprises d'expertise automobile : exigences de reporting, dépendances clients, périmètre réglementaire, et transformation progressive des pratiques au sein du secteur.

**3. Les différentes étapes des travaux : une démarche structurée et collective :** Le récit de la construction de la méthode : état des lieux du marché, auditions, échanges techniques, tests sur données réelles, mobilisation des réseaux, et dynamique de travail impulsée par la commission "Secteur d'activité".

**4. Le résultat de la méthode FFEA : ce qu'elle propose et le livrable :** Une présentation détaillée de la méthode elle-même : périmètre, logique de calcul, score d'impact, prise en compte des contraintes métier, et conception du livrable qui permettra à toute la filière de s'approprier la méthode en transparence.

**5. Les étapes à venir : appropriation, déploiement et gouvernance :** Un regard sur la suite du projet : intégration de la méthode dans les outils des éditeurs de solution, appropriation par les entreprises, construction d'un cadre de gouvernance et poursuite des travaux dans une logique de consolidation et de déploiement progressif.

**6. Une norme commune indispensable : vision globale du bénéfice collectif :** Une vision stratégique : création d'un langage carbone commun, coopération avec les réparateurs, les recycleurs, les dépanneurs et les donneurs d'ordres, contribution aux politiques publiques, et émergence d'un cadre partagé pour toute la filière.

L'ensemble forme un **parcours de lecture complet** qui accompagne, prolonge et enrichit le visionnage du replay vidéo de la matinée.

Ce dossier n'est pas seulement un support de compréhension : il est la **mémoire d'un moment fondateur**, le témoin du travail accompli et le point de départ des évolutions qui s'annoncent pour l'expertise automobile.

---

## LE REPLAY VIDÉO DE L'ÉVÈNEMENT

Vous pouvez revivre l'ensemble des échanges de cette matinée en visionnant le replay vidéo de l'évènement depuis le site internet de la FFEA, cliquez sur la flèche dans l'écran ci-dessous.





# 1 - Synthèse de la présentation du 16 octobre 2025



La matinée du 16 octobre, tenue au Stade Vélodrome de Marseille à l'occasion de l'Assemblée générale de la FFEA, a marqué une étape majeure pour la profession des experts en automobile. Sous l'impulsion de son président, François Mondello, la Fédération a présenté le travail de fond conduit depuis plusieurs mois autour de la méthode de mesure et de réduction de l'empreinte carbone, développée dans le cadre du projet CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*).

## Une initiative collective et stratégique

Dès l'ouverture, François Mondello a rappelé la **volonté de la FFEA d'anticiper les obligations européennes** en matière de durabilité et de ne pas subir les exigences de la CSRD. Il a insisté sur la nécessité pour la profession de **se doter d'un cadre commun de mesure environnementale**, afin d'éviter la prolifération de méthodes disparates et de garantir la **crédibilité et la comparabilité** des résultats.

Le sujet, jugé stratégique, a été confié à la **commission "Secteur d'activité"**, présidée par **Didier Trotreau**, avec une **sous-commission CSRD et empreinte carbone** animée par **Benoît Lamarsaude**. Cette équipe a mobilisé un collectif représentatif des entreprises d'expertise pour construire une démarche méthodologique solide, alignée sur les exigences de durabilité.

## Une collaboration scientifique : l'Institut Louis Bachelier

Pour donner une assise scientifique et méthodologique au projet, la FFEA s'est associée à **l'Institut Louis Bachelier (ILB)**, structure reconnue pour ses travaux en matière d'ESG et de finance durable. L'ILB a contribué à définir la logique du **reporting carbone** et à accompagner la FFEA dans l'élaboration d'une méthode **fiable, neutre et interopérable**, s'appuyant sur des données réelles et des référentiels reconnus.

## Les travaux : vers une méthode commune et partagée

Le groupe de travail a conduit un **processus collaboratif** associant les grandes entreprises d'expertise automobile. Plus de 14 réunions et près de **840 heures de travail** ont été nécessaires pour :

- analyser les pratiques existantes,
- tester différents outils et référentiels,
- élaborer une **méthode de calcul transparente** basée sur des indicateurs communs.



Didier Trotreau

Benoît Lamarsaude

La démarche repose sur une **vision collective** : le carbone est une responsabilité partagée à l'échelle de toute la filière automobile. L'enjeu est de permettre à chaque acteur – expert, réparateur, assureur – de parler **le même langage carbone**.

### La méthode FFEA : un outil de référence

La méthode développée par la FFEA propose un modèle de calcul unique pour l'ensemble de la profession. Elle repose sur les principes du reporting réglementaire CSRD, en intégrant les trois périmètres d'émissions (ou "scopes") :

- les émissions directes liées aux activités de l'entreprise (déplacements, consommation d'énergie, etc.),
- les émissions indirectes liées à la production ou à l'usage des biens nécessaires à l'activité,
- et les émissions associées à la chaîne de valeur — notamment celles issues des réparations automobiles ou de la fabrication des pièces.

L'originalité de la méthode réside dans sa capacité à relier les choix techniques de l'expert à leur impact environnemental. Ainsi, le calcul prend en compte :

- la nature des pièces concernées (pièces neuves, pièces de réemploi – PIEC –, ou réparées),
- la décision de réparation ou de remplacement,
- le mode de déplacement de l'expert (déplacement sur site, expertise à distance, véhicule électrique ou thermique),
- et les facteurs d'émission normalisés pour chaque type d'intervention.

Chaque expertise peut ainsi être traduite en un score d'impact carbone. Ce score reflète les décisions prises lors du contradictoire et permet de quantifier précisément les émissions associées à chaque mode d'intervention.

Au-delà de la mesure, cette méthode devient un véritable moyen de pilotage pour les entreprises en leur permettant :

- de suivre leur performance environnementale,
- de valoriser leurs pratiques responsables auprès des assureurs et des partenaires,
- de préparer leurs obligations de reporting extra-financier, même lorsqu'elles ne sont pas directement soumises à la CSRD.

En harmonisant les pratiques et les indicateurs, la méthode FFEA donne à chaque cabinet, chaque entreprise, la possibilité de situer son impact, de le comparer à des références sectorielles et de mettre en œuvre des actions concrètes de réduction.

## Les étapes à venir : gouvernance, déploiement et intégration sectorielle

La FFEA a annoncé la **création d'un organe de gouvernance** chargé d'assurer la pérennité et l'évolution de la méthode. Cet organe garantira son alignement permanent avec les évolutions réglementaires, son crédit scientifique, et son adoption harmonisée par toutes les entreprises du secteur.

Mais la réussite de cette démarche suppose **un dialogue renforcé avec les réparateurs**, acteurs incontournables dans la mesure réelle de l'impact carbone.

L'objectif est de définir conjointement les frontières de responsabilité : distinguer clairement ce qui relève de la décision expertale et ce qui dépend des processus de réparation.

Cette concertation permettra d'aboutir à une vision commune, indispensable à la cohérence des calculs et à la légitimité du modèle auprès de l'ensemble de la filière.

Au-delà, la FFEA affirme une position forte : **La méthode FFEA doit devenir la norme de référence pour toute la profession**. Ce choix collectif garantit la cohérence sectorielle, la crédibilité externe et la maîtrise des données environnementales de la profession.

La méthode a donc vocation à être intégrée par l'ensemble de l'écosystème : assureurs, réparateurs, éditeurs de logiciels, partenaires institutionnels et pouvoirs publics. Chacun devra s'y référer pour parler le même langage carbone, fondé sur une approche rigoureuse, transparente et commune.

En 2026, son déploiement généralisé viendra sceller cette reconnaissance : faire de cette méthode un référentiel commun, un standard garant d'une professionnalisation accrue et d'une reconnaissance nationale de l'expertise automobile dans la transition écologique.



François Mondello, président de la FFEA



## 2 - L'engagement collectif, clé du succès pour la transition carbone du secteur d'activité

*Ce chapitre revient sur l'élan collectif qui a guidé les travaux de la FFEA autour de la transition carbone. Il met en lumière la conviction fondatrice du projet — **avancer ensemble pour gagner en cohérence, en crédibilité et en efficacité** — et montre comment cette démarche partagée devient un levier stratégique pour l'avenir de toute la filière.*

**Voir la séquence correspondante du Replay vidéo dans le chapitre**  
« TABLE RONDE : UN ENGAGEMENT COLLECTIF »



### Un choix stratégique : agir ensemble plutôt que seul

« On aurait pu conclure que chacun se débrouille dans son coin. Mais nous avons choisi le collectif. »

C'est par ces mots que **Johan Lebihan**, membre du groupe de travail sur la méthode carbone de la **FFEA**, a résumé l'esprit de la démarche engagée. Face à un sujet aussi vaste et complexe que la mesure de l'empreinte carbone dans l'expertise automobile, la Fédération a privilégié la **coopération entre tous les acteurs du secteur**, plutôt que des initiatives dispersées.

Pour Johan Lebihan, cette orientation traduit avant tout **un signe de maturité** de la profession :

« Quand le comité directeur s'est interrogé sur l'intérêt pour la Fédération de s'impliquer dans ces travaux, c'était déjà un premier pas vers la responsabilité collective. Cela prouvait que la FFEA avait conscience que le sujet dépassait les intérêts particuliers. »

### Une réponse systémique à un défi global

L'enjeu n'est pas seulement technique, il est **systémique**. Comme l'a expliqué Johan Lebihan, la question du carbone touche toutes les filières, toutes les entreprises, tous les collaborateurs : « Ce qui nous arrive concerne le monde entier. C'est transversal, à l'échelle des métiers, des structures et des personnes. »



Johan Lebihan

Dès lors, la réponse ne pouvait qu'être **globale et coordonnée**.

Travailler ensemble, c'est avant tout **créer un langage carbone commun** : « Nous avons décidé de le faire en commun parce qu'il fallait une cohérence dans les données, une base de discussion partagée, un vocabulaire unique. »

Cette recherche d'un langage commun, comparable à celle qu'avait connue la profession lors de l'arrivée des logiciels de chiffrage, ouvre la voie à **une harmonisation des pratiques et des outils** entre experts, réparateurs, assureurs et institutionnels.

### **Mutualiser pour avancer plus vite et plus loin**

L'engagement collectif répond aussi à un impératif d'efficacité. Les travaux menés sur la méthode de calcul carbone exigent des **moyens humains, techniques et scientifiques** considérables : analyses de cycle de vie, référentiels d'émissions, vérifications croisées des données.

« C'est complexe, reconnaît Johan Lebihan. Le faire à plusieurs permet de partager la réflexion, d'accélérer la montée en compétence et d'éviter de reproduire les mêmes erreurs. »

Les diapositives projetées lors de la présentation rappelaient cette idée forte :

*« Le collectif rend possible ce qu'aucune entreprise ne pourrait accomplir seule avec autant de rigueur et d'efficacité, dans un temps aussi court. »*

Cette mutualisation profite à tous : grandes structures comme cabinets indépendants, tous peuvent accéder à un **socle de connaissances et d'outils communs**, garantissant une montée en compétence homogène au sein du secteur d'activité.

### **Un projet fédérateur et porteur d'avenir**

L'engagement collectif est aussi **un ciment professionnel**. Le travail commun a permis de tisser des liens entre les entreprises, de renforcer la cohésion et de donner du sens à la démarche environnementale.

Comme l'a souligné Johan Lebihan : « Ce projet, au-delà de la technique, crée une culture partagée autour des enjeux environnementaux et renforce le sentiment d'appartenance à une profession utile à la société. »

Cette dynamique confère à la profession une **crédibilité accrue** vis-à-vis des partenaires externes : pouvoirs publics, assureurs, constructeurs ou réparateurs.

Une méthode commune garantit la **neutralité et la reconnaissance** des résultats, en évitant les biais liés à des initiatives isolées.





La FFEA joue ici un rôle de **tiers de confiance**, garante de l'objectivité scientifique et de la transparence des calculs.

« Ensemble, les experts en automobile parlent d'une seule voix, avec une méthode robuste et incontestable », résumait l'un des messages-clés de la présentation.

### S'inspirer des autres métiers de l'expertise : l'exemple des experts IRD

En conclusion de son intervention, Johan Lebihan a tenu à replacer la démarche carbone de la FFEA dans une perspective plus large.

Il a évoqué l'**expérience des experts en dommages aux biens (IRD)**, dont les activités sont aujourd'hui confrontées à des **transformations profondes** dans leurs relations avec les donneurs d'ordres.

« Nos collègues de l'IRD ont été, ces dernières années, forcés de revoir leur façon de travailler. Les conditions économiques, les exigences contractuelles, les attentes des clients ont complètement bouleversé leurs pratiques. Certains se sont retrouvés isolés face à des changements qu'ils n'avaient pas pu anticiper collectivement. »

Ce rappel sonne comme un avertissement et une opportunité. L'expérience du secteur IRD montre que **les mutations imposées par les grands donneurs d'ordres** peuvent fragiliser les structures lorsqu'elles ne s'appuient pas sur une stratégie collective. À l'inverse, une organisation unie, capable de **parler d'une seule voix et de proposer ses propres solutions**, conserve sa légitimité et son autonomie.

C'est précisément ce que la FFEA cherche à construire pour la filière automobile : **une capacité d'anticipation et d'influence collective**, fondée sur la méthode carbone, la cohérence des pratiques et la maîtrise de ses propres indicateurs.

### Un symbole d'unité pour la profession et le secteur d'activité

À travers cette démarche, la FFEA démontre que **la transition écologique peut devenir un levier d'unité et d'innovation**.

Elle permet de montrer que la profession d'expert automobile est non seulement consciente des enjeux de durabilité, mais aussi **proactive, responsable et engagée**.

La méthode commune n'est pas qu'un outil technique : c'est le **symbole d'un secteur qui avance ensemble**, déterminé à prouver son rôle dans la transition écologique du secteur automobile.

« L'expérience de l'IRD nous rappelle qu'il vaut mieux agir collectivement avant d'y être contraints. Aujourd'hui, nous avons la chance d'être en avance : à nous de la faire fructifier. »

### 3 - En quoi la profession d'expert en automobile est concernée par la CSRD : comprendre pour anticiper

*Ce volet éclaire les raisons pour lesquelles la CSRD s'impose comme un enjeu stratégique pour tout le secteur d'activité. Il propose une lecture simple et structurée de cette directive européenne, de ses impacts et de ses exigences, et montre comment la profession peut s'y préparer efficacement. Il offre les clés de compréhension pour anticiper les attentes des clients, s'approprier la logique de double matérialité et saisir les opportunités qu'ouvre cette transformation réglementaire.*

Voir la séquence correspondante du Replay vidéo dans le chapitre  
L'EXPERTISE AUTOMOBILE ET LA CSRD



#### La CSRD : une nouvelle ère du reporting extra-financier

La **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**, adoptée par le Parlement européen en 2022, impose aux entreprises européennes une **obligation de transparence** sur leurs impacts environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG). Cette directive marque un tournant majeur : il ne s'agit plus d'une communication volontaire, mais d'un **reporting obligatoire, normé et vérifiable**, intégré au rapport de gestion des entreprises.

Lors de la présentation du 16 octobre, **Juliette Marty**, de l'**Institut Louis Bachelier (ILB)**, a rappelé que « la CSRD vise à harmoniser la manière dont les entreprises rendent compte de leur impact sur l'environnement et la société, afin de permettre des comparaisons fiables et de renforcer la transparence au sein de l'économie européenne ».

Le dispositif s'appuie sur le référentiel **ESRS (European Sustainability Reporting Standards)**, qui définit les **indicateurs à suivre et à documenter** : émissions de gaz à effet de serre, consommation d'énergie, stratégie de décarbonation, politique sociale, gouvernance, etc.

Son application est progressive entre **2024 et 2028**, selon la taille des entreprises et leurs obligations existantes (grandes entreprises, PME cotées, puis sous-traitants indirectement concernés).

### Un texte à portée systémique

La CSRD ne concerne pas seulement les grandes entreprises directement soumises au reporting.

Comme l'a expliqué **João Serta** de l'Institut Louis Bachelier (ILB), « *c'est une directive systémique, qui agit par effet de chaîne : les grandes entreprises devront collecter des informations fiables auprès de tous leurs fournisseurs et partenaires afin de pouvoir publier leurs propres données extra-financières* ».

Autrement dit, **les obligations de reporting vont progressivement se diffuser dans tout l'écosystème économique**, y compris vers des entreprises qui ne relèvent pas directement du champ de la directive. Cette logique de **traçabilité et de transparence étendue** fait de chaque acteur un maillon de la chaîne de responsabilité.

C'est dans ce contexte que la **filière de l'expertise automobile** se trouve **concernée au premier chef** : non pas parce qu'elle serait directement soumise à la CSRD, mais parce qu'elle est **fournisseur de services essentiels** pour des clients — notamment **les assureurs et les gestionnaires de sinistres** — qui, eux, sont soumis à cette réglementation.

### Pourquoi les entreprises d'expertise sont concernées

Dans son intervention, **Benoît Lamarsaude**, animateur du **groupe de travail "CSRD & Empreinte carbone"** de la FFEA, a précisé :

« Les assureurs, en tant qu'entreprises financières de premier plan, devront publier un reporting extra-financier complet. Pour y parvenir, ils auront besoin de données environnementales provenant de leurs partenaires, dont les cabinets d'expertise. Cela signifie que nos entreprises devront être capables de fournir des indicateurs « carbone » fiables, comparables et vérifiables. »

Ainsi, même si une entreprise d'expertise n'est pas, en elle-même, soumise à la CSRD, elle sera **interrogée ou auditée** par ses donneurs d'ordres sur la manière dont elle contribue à la réduction de l'empreinte carbone du sinistre automobile.

Cette évolution implique une **maturation rapide** du secteur sur plusieurs plans :

- **Mesurer ses propres émissions** (déplacements, énergie, outils numériques, etc.),
- **Évaluer l'impact environnemental des décisions d'expertise**, notamment dans le choix entre réparation, remplacement ou recours à des pièces de réemploi (PIEC),
- **Documenter ces données de manière structurée et traçable**, pour pouvoir les communiquer à ses clients.

### Une logique de responsabilité partagée

Lors de cette séquence, **Didier Trotreau**, président de la **commission "Secteur d'activité" de la FFEA**, a rappelé la philosophie de la démarche :

« Nous ne subissons pas la CSRD, nous l'anticipons. Nous avons choisi de construire notre propre méthode d'évaluation carbone, adaptée à la réalité de l'expertise automobile, pour que





la profession reste actrice de la transition écologique et non simple exécutante d'obligations venues de l'extérieur. »

Ce positionnement vise à **reprendre la main sur la définition des indicateurs pertinents** pour le métier d'expert. L'enjeu est de pouvoir démontrer, chiffres à l'appui, que **les décisions techniques prises au quotidien** — privilégier la réparation plutôt que le remplacement, orienter vers des filières de réemploi, limiter les déplacements physiques grâce à l'expertise à distance — **ont un effet concret sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.**

### La double matérialité : une grille de lecture nouvelle pour le métier

Un point central de la directive CSRD, longuement explicité par l'**Institut Louis Bachelier** lors de la présentation, est la notion de **double matérialité**. Elle impose aux entreprises de considérer deux angles complémentaires :

1. la **matérialité d'impact**, c'est-à-dire la manière dont leurs activités influencent l'environnement et la société ;
2. la **matérialité financière**, soit la manière dont les enjeux de durabilité affectent la performance et la pérennité de l'entreprise elle-même.

Pour **Juliette Marty (ILB)**, cette approche est fondatrice d'un **nouveau modèle de gestion** :

« Il ne s'agit plus seulement de limiter son empreinte environnementale, mais de comprendre en quoi les transformations écologiques, sociales et réglementaires vont, à leur tour, influencer la stratégie et les résultats de l'entreprise. »

Dans le cas des **entreprises d'expertise automobile**, cette double matérialité prend une forme très concrète.

Sur le plan de la **matérialité d'impact**, le rôle de l'expert dans les décisions de réparation ou de remplacement conditionne directement les émissions de la filière.

Sur le plan de la **matérialité financière**, ces mêmes enjeux se traduisent par de nouvelles attentes des clients (assureurs, flottes, institutions), par des appels d'offres intégrant des critères ESG, ou encore par la valorisation accrue des entreprises capables de démontrer leur contribution à la durabilité.

La CSRD invite donc les entreprises d'expertise à adopter une **vision globale de leur performance**, combinant impact environnemental et solidité économique. Cette lecture intégrée est précisément celle que la **méthode FFEA** vise à rendre opérationnelle, en permettant à chaque entreprise de **mesurer et piloter son empreinte carbone** tout en valorisant son rôle actif dans la transition écologique du secteur.

## Les effets attendus de la CSRD pour la filière

Les spécialistes de l'ILB ont souligné plusieurs effets concrets à court et moyen terme :

1. **Une demande accrue de données environnementales** émanant des assureurs et des gestionnaires de flotte.
2. **Une pression croissante pour démontrer la contribution à la transition écologique.**
3. **Un besoin de standardisation** pour rendre les données comparables et éviter les interprétations multiples.

« Le pire scénario serait que chacun définisse sa propre méthode de mesure, avec des résultats impossibles à confronter, » a noté Juliette Marty. « C'est précisément ce que la FFEA veut éviter : établir un langage commun et une base de calcul reconnue par tous. »

Cette anticipation positionne la FFEA comme un **acteur moteur et fédérateur**, capable d'accompagner la profession dans une évolution inéluctable.

## Anticiper plutôt que subir

La CSRD agit comme un **levier de transformation** pour le métier d'expert en automobile. En développant sa propre méthode, la FFEA offre à la profession **les moyens d'agir, de mesurer et de démontrer** son engagement environnemental.

Les propos tenus lors de la matinée du 16 octobre ont clairement montré une volonté partagée : **faire de la conformité réglementaire un vecteur de reconnaissance et de progrès collectif.**

« Nous devons être capables de parler le même langage carbone que nos clients et partenaires, » a conclu Didier Trotreau. « La FFEA veut donner à chaque entreprise d'expertise les outils pour le faire. »

## Conclusion

Le message de cette matinée, tenue dans le cadre de l'Assemblée Générale de la FFEA à Marseille, est limpide :

➔ **La CSRD concerne directement la profession de l'expertise automobile**, par les exigences de ses clients, par son rôle dans la chaîne de valeur du sinistre, et par la nécessité d'inscrire ses pratiques dans la transition écologique.

Ainsi, même pour les entreprises d'expertise non encore concernées par la directive, l'appropriation de la CSRD offre **une réelle opportunité de structurer la stratégie RSE et d'aligner les pratiques sur les standards attendus par leurs clients.**

Grâce à l'initiative de la FFEA, toutes les entreprises d'expertise automobile **prennent une longueur d'avance.** Elles se dotent d'un cadre de mesure crédible, d'une vision partagée et d'une méthode destinée à devenir **la référence du secteur d'activité.**

Une manière concrète d'affirmer que, face à la transition écologique, **l'expertise automobile choisit d'être actrice plutôt que spectatrice.**

## 4 - Les étapes des travaux : une construction collective et méthodique

*Ce volet retrace la construction progressive de la méthode FFEA, élaborée étape par étape grâce à un travail collectif rigoureux. Il met en évidence la structuration du groupe, l'apport du terrain, l'analyse des outils existants, le dialogue avec l'écosystème et les tests menés à grande échelle. Une synthèse essentielle pour comprendre comment la profession a bâti, ensemble, une méthode robuste et reconnue.*

Voir la séquence correspondante du Replay vidéo dans le chapitre  
LES ÉTAPES DE TRAVAIL



### Un projet construit par étapes successives

C'est **Benoît Lamarsaude** qui a ouvert cette séquence consacrée aux travaux menés par le groupe. D'emblée, il a rappelé la logique structurée du projet :

« Nous avons progressé par étapes. D'abord un état des lieux pour comprendre quelles mesures existaient, qui les fabriquait et sur quel périmètre. »

L'enjeu de cette première phase était crucial : **définir précisément le périmètre de l'expert en automobile**, différent de celui du réparateur. L'expert intervient sur la décision et l'analyse, non sur la mise en œuvre de la réparation. Déterminer ce cadre a permis d'éviter toute confusion et de concentrer la méthode sur **l'empreinte propre à l'activité expertale**.

Cette étape de cadrage a été suivie par une phase d'**ouverture** : communication vers les parties prenantes, mobilisation de l'écosystème, et implication de l'**Institut Louis Bachelier (ILB)** dans la **définition et la validation scientifique de la méthode de calcul**.

« L'ILB a porté une étape cruciale : déterminer la méthode de calcul, la mettre à l'épreuve sur des données réelles, puis la déployer. »



## L'apport du terrain : comprendre les réalités du métier

Pour **Juliette Marty** de l'**Institut Louis Bachelier**, cette collaboration ne pouvait rester théorique.

« C'est un métier que je ne connaissais pas, et il était essentiel d'aller sur le terrain pour comprendre les contraintes des experts : la disponibilité des pièces, la sécurité, ou encore les impossibilités de réparation. »

Cette immersion a permis à l'ILB de **confronter les modèles théoriques à la pratique quotidienne**, garantissant que la méthode prenne en compte **les réalités opérationnelles** du métier.

## Structurer le collectif et définir le cadre de travail

**Antoine Ribes** a ensuite replacé le projet dans sa genèse : la création d'une **sous-commission dédiée**.

« Au départ, chacun avait ses convictions, ses approches. Petit à petit, on s'est rendu compte qu'on parlait la même langue, qu'on partageait des objectifs communs. »

Ce travail de convergence a conduit à **poser des frontières claires** entre ce qui relève de la **profession**, et ce qui appartient aux **entreprises** individuellement.

« Il fallait se dire : ça, c'est du ressort de nos sociétés ; ça, c'est le périmètre collectif. Ce que nous avons conçu jusqu'à maintenant appartient à la profession. »

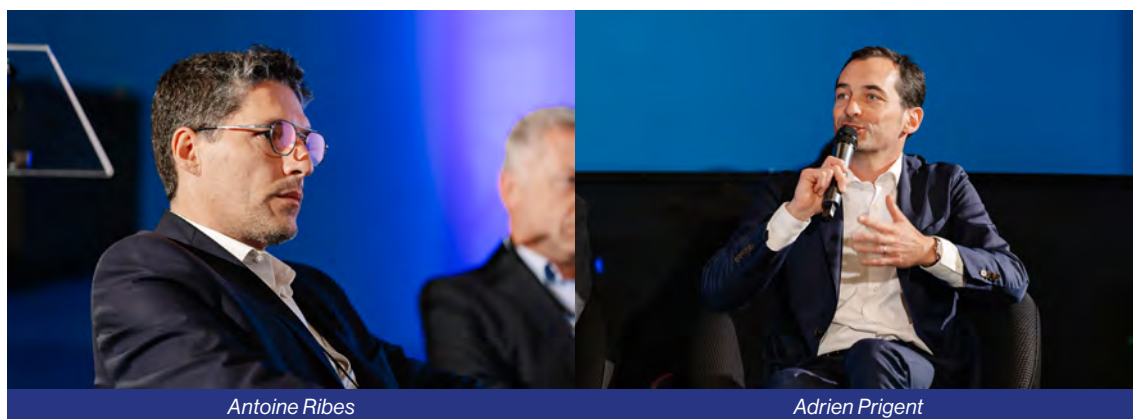
- **À noter** : la diapositive projetée à ce moment rappelait l'ampleur du travail accompli. En tout, le **groupe de travail s'est réuni plus de quatorze fois**, cumulant **plus de 850 heures d'échanges, d'analyse et de coordination**. Ce chiffre illustre **la densité et la rigueur du processus collectif**, mais aussi la volonté de bâtir une méthode solide, validée pas à pas par l'ensemble des participants.

Ce cadre a permis d'ancrer la méthode FFEA comme un **bien commun professionnel**, et non un projet concurrentiel.

## Analyser les outils du marché pour mieux construire la méthode

Dans la continuité, **Adrien Prigent** a détaillé l'une des étapes les plus denses du travail : la **rencontre avec les éditeurs de logiciels**.

« Nous avons auditionné tous les acteurs du marché, 30 minutes chacun, pour être efficaces : Lacour, Sidexa, GT Motive, mais aussi de nouveaux entrants comme Greenly, Carbon Risk ou Eco Repair Score. »



Ces échanges ont révélé **une forte hétérogénéité** entre les approches existantes.

« Chacun proposait sa propre méthode de chiffrage du carbone, souvent sans transparence complète, et surtout centrée sur la réparation, pas sur l'expertise. »

Ce constat a renforcé la conviction du groupe : la FFEA devait élaborer **une méthode commune, indépendante et adaptée à son périmètre**.

« Nous devons éviter que demain, chaque acteur utilise une méthode différente. C'est la cohérence de la profession et du secteur d'activité qui est en jeu. »



Francisco Cruz

Adrien Prigent

### Associer les réparateurs à la construction de la méthode

Le travail ne pouvait ignorer les liens entre experts et réparateurs. **Francisco Cruz** a expliqué la logique de **prise de contact** engagée avec les organisations représentatives du secteur.

« Il était évident que nos périmètres se touchent. Nous sommes partenaires dans le rétablissement de la mobilité de l'assuré. La méthode de réparation a un impact direct sur l'empreinte carbone globale. »

Le groupe a donc **sollicité les organisations professionnelles** de réparateurs pour co-construire certains volets de la méthode.

« Ils ont manifesté un intérêt, mais nous n'avons pas encore reçu de réponse formelle. Le dialogue reste ouvert. »

Cette ouverture traduit la volonté de la FFEA de **travailler de manière inclusive**, en posant les bases d'un **standard partagé** entre activités complémentaires.

### Informier et associer l'ensemble de l'écosystème

De nouveau, **Adrien Prigent** est intervenu pour insister sur la **transparence du processus** et la communication.

« Rien n'a été fait dans le secret. Nous avons communiqué à chaque étape : presse, webinaire, rencontres avec les éditeurs, documentation partagée. »

Le groupe a veillé à **impliquer l'écosystème au fil du temps**, notamment pour préparer les acteurs à la future adoption de la méthode.

« Aujourd'hui, tout le monde a connaissance de nos travaux. Et cette assemblée générale s'inscrit dans cette continuité. »

## Tester la méthode à grande échelle

La dernière étape, présentée par **Benoît Lamarsaude**, a consisté à **tester la méthode sur des données réelles**.

« Une méthode, c'est d'abord un exercice intellectuel. Mais il faut la confronter à la réalité. Grâce au concentrateur FFEA, nous avons pu la tester sur plus de 900 000 rapports, soit près de 10 millions de pièces. »

Ces essais ont permis d'évaluer la **robustesse et la sensibilité des calculs**, et de construire des **jeux de tests de référence** destinés à garantir la cohérence future des implémentations logicielles.

« Ces jeux de tests nous permettront de vérifier que la méthode donne toujours les mêmes résultats, quel que soit l'outil utilisé. »

## La valorisation des données au service du collectif

Pour conclure, **Didier Trotreau**, président de la commission "Secteur d'activité", a souligné la portée symbolique de ces tests.

« Certains se souviennent des débats autour du concentrateur : fallait-il l'alimenter ? Ces données, aujourd'hui anonymisées, servent enfin à la profession. C'est une première, et une vraie réussite collective. »

L'exploitation de ces données démontre que **les outils mutualisés de la FFEA** deviennent désormais **des leviers concrets de progrès commun**.

## Une méthode née de la progression collective

Cette partie, concernant les étapes des travaux, a mis en lumière une évidence : la méthode FFEA n'est pas le fruit d'un travail isolé, mais **d'une construction progressive, patiente et concertée**.

Chaque étape – de la définition du périmètre à la validation scientifique, de la concertation aux tests – a permis de renforcer la fiabilité et la légitimité du projet.

Le message de conclusion, implicite mais fort, est celui-ci :

**La rigueur de la méthode reflète la rigueur du processus qui l'a engendrée.**

La FFEA peut désormais s'appuyer sur une démarche solide, reconnue et ouverte, qui illustre ce que la profession sait accomplir lorsqu'elle agit avec méthode et esprit collectif.





## 5 - La méthode FFEA : un référentiel commun pour mesurer et piloter l'impact carbone de la profession

*Ce chapitre présente l'aboutissement d'un travail collectif majeur : la méthode FFEA. Conçue pour mesurer, attribuer et piloter l'impact carbone propre à l'expertise automobile, elle devient le référentiel commun de la profession. Vous découvrirez ici les principes qui la fondent, ses deux finalités — conformité réglementaire et valorisation du rôle de l'expert — ainsi que les outils qui permettront à chaque entreprise de l'intégrer dans son quotidien.*

**Voir la séquence correspondante du Replay vidéo dans le chapitre  
TABLE RONDE : LA MÉTHODE FFEA**



### De la démarche au résultat : une méthode aboutie

Après de longs mois de concertation, de calculs et de validation scientifique, la FFEA est désormais en mesure de présenter **une méthode complète et opérationnelle**, spécifiquement conçue pour l'activité d'expertise automobile.

En ouvrant la séquence, **Laurent Hecquet**, animateur de la matinée et rapporteur de la commission secteur d'activité, rappelle le chemin parcouru :

« Nous avons avancé étape par étape, et nous arrivons aujourd'hui à la présentation du résultat : ce que la méthode FFEA propose, ce qu'elle contient, et comment elle sera utilisée. »

C'est **Juliette Marty**, de l'Institut Louis Bachelier, qui en a détaillé les principes et la structure.

### Une méthode à double finalité

« Cette méthode poursuit deux objectifs complémentaires », explique **Juliette Marty**.

« Le premier, c'est la conformité au reporting réglementaire, notamment dans le cadre de la CSRD. Le second, c'est la création d'un indicateur d'impact qui valorise le rôle de l'expert dans ses choix de remise en état. »

Ainsi, la méthode FFEA dépasse le simple cadre réglementaire : elle ne se limite pas à quantifier les émissions, mais introduit **une mesure d'impact propre à l'activité expertale**, capable de traduire les choix techniques et environnementaux faits au quotidien.



Laurent Hecquet

Juliette Marty

Ce double axe — **reporting et pilotage** — positionne la FFEA à la fois comme une structure conforme aux exigences européennes et comme un acteur moteur de la transition écologique du secteur.

### Définir le périmètre : scopes et attribution des émissions

Pour établir la mesure carbone de l'activité expertale, **Juliette Marty** explique que la méthode s'appuie sur la directive CSRD ainsi que sur le cadre international de comptabilité des gaz à effet de serre (GES) et distingue les **trois scopes** :

- **Scope 1** : les émissions directes liées aux déplacements des experts (flotte de véhicules, carburant, logistique...).
- **Scope 2** : la consommation d'énergie des bureaux (électricité, chauffage, climatisation, matériel informatique...).
- **Scope 3** : l'ensemble des émissions indirectes liées à la chaîne de valeur, notamment celles issues de la **remise en état du véhicule**.

Dans le cas spécifique de l'expertise automobile, le **scope 3** représente la part majeure des émissions.

« La question clé a été de déterminer quelle proportion de ces émissions pouvait être attribuée à l'expert, au regard de son rôle dans le contradictoire avec le réparateur », précise Juliette Marty.

Après débat et calculs, un **facteur d'attribution** compris entre **10 et 20 %** a été retenu. Ce ratio reflète la part de responsabilité de l'expert dans les émissions liées à la remise en état, sans surestimer son influence. Concrètement, une remise en état estimée à **40 kg de CO<sub>2</sub>** correspondrait à **4 à 8 kg attribués à l'expert**.

### Le calibrage : une base solide pour le reporting et la réduction

Prenant la suite, **Benoît Lamarsaude** revient sur l'importance du calibrage et du réalisme des chiffres.

« Quand on parle de reporting, il faut relier les données à une trajectoire réaliste de réduction. On part d'un point A et on vise un point B, mais ce point de départ doit être calibré avec prudence pour garantir que les trajectoires soient atteignables. »

Cette prudence scientifique est essentielle pour que la méthode soit crédible face aux donneurs d'ordre comme aux autorités. Elle permet aussi d'établir un **socle commun de mesure**, garantissant que tous les professionnels parlent le même langage lorsqu'ils rendront compte de leurs émissions.

## La mesure d'impact : un outil de pilotage et de valorisation

La deuxième dimension de la méthode, toujours expliquée par **Juliette Marty**, consiste en une **mesure d'impact** appliquée à la **remise en état**.

« Le reporting réglementaire mesure les émissions de l'entreprise, mais la mesure d'impact s'intéresse spécifiquement à l'action de l'expert. Elle traduit les choix effectués sur douze pièces majeures, selon qu'elles sont réparées, remplacées par du neuf ou par des pièces de réemploi. »

Le **score d'impact** repose sur des critères pondérés :

- taux moyen de réparation de la pièce,
- taux de recours possible à la pièce de réemploi,
- mode de déplacement de l'expert.

« Ce score n'est pas exprimé en kilos de CO<sub>2</sub> », souligne **Benoît Lamarsaude**, « car il ne s'agit pas d'une mesure brute, mais d'un indicateur de performance environnementale. Il permet une comparaison équitable entre experts, indépendamment du type de véhicule ou de la gravité des sinistres. »

Ce score, véritable **outil de pilotage**, peut être suivi sur des périodes longues — mois, trimestre, année — pour mesurer les progrès réalisés et encourager des choix plus vertueux dans la pratique quotidienne.

## Un travail collectif et une anticipation du marché

**Didier Trotreau**, président de la commission "Secteur d'activité", a rappelé que ce travail s'inscrit dans une dynamique anticipatrice :

« Cette méthode, c'est à la fois un moyen de pilotage pour les entreprises et une anticipation des demandes futures des clients et des partenaires. »

La réflexion, nourrie de débats et de confrontations de points de vue, a permis d'élaborer **une approche spécifique au métier de l'expertise automobile**, tout en restant compatible avec les pratiques des autres branches (par exemple, les experts en dommages aux biens – IRD).

« Ce travail a montré que notre profession était capable de s'engager collectivement sur un sujet aussi technique et sensible », a-t-il souligné.





## Les livrables : pédagogie, méthode et ouverture

La FFEA a veillé à accompagner la présentation de la méthode d'un ensemble de **livrables pédagogiques et techniques**. **Didier Trotreau** en a rappelé la logique :

« L'un des premiers objectifs fixés par le comité directeur était la pédagogie. Il fallait d'abord former et informer, à la fois les membres de la sous-commission et les adhérents. »

Ces livrables comprennent :

- des **lettres et circulaires FFEA** dédiées à la CSRD et à l'empreinte carbone,
- un **webinaire** en ligne, toujours disponible,
- la **circulaire référente** accessible sur la docuthèque FFEA,
- et désormais le **rapport de méthode FFEA**, document principal du livrable.

Ce rapport, explique **Benoît Lamarsaude**, constitue à la fois :

« un guide pour comprendre la méthode et un manuel pour ceux qui souhaitent l'implémenter — éditeurs, entreprises ou réseaux. »

Il comprend également une **annexe technique** détaillant les formules de calcul et des **jeux de tests** permettant de vérifier la cohérence des implémentations.

« Ce document doit être ouvert, transparent et accessible à tous, » insiste-t-il, « mais il faudra aussi en protéger l'intégrité juridique, pour éviter toute altération. »

## Une référence pour la profession

Avec cette méthode, la FFEA propose un **standard commun, scientifiquement fondé et opérationnellement applicable**.

Elle donne aux entreprises du secteur d'activité un **cadre de mesure reconnu**, tout en leur permettant de **piloter activement leur impact carbone**.

« Ce n'est pas seulement une méthode de reporting », a conclu Laurent Hecquet, « c'est une méthode qui valorise l'action, la décision, la responsabilité et la transparence. »

Un outil collectif, au service d'une profession engagée dans la transition écologique — et désormais dotée d'un référentiel reconnu pour en rendre compte.



## 6 - Les étapes à venir – Une norme commune indispensable : vision globale du bénéfice collectif

*Ce dernier volet met en lumière une dimension stratégique essentielle : la nécessité d'une norme carbone commune pour toute l'écosystème. À travers une intervention dense et visionnaire, il montre que la transition écologique ne peut réussir que par une approche systémique, partagée et cohérente entre experts, assureurs, réparateurs, recycleurs et pouvoirs publics. Ce chapitre offre ainsi une lecture claire des bénéfices collectifs attendus.*

### Une approche systémique pour une donnée crédible et cohérente

Johan Lebihan, vice-président de la FFEA et membre du groupe de travail, a d'abord rappelé la nécessité d'aborder la démarche carbone de manière systémique.

« L'approche doit être systémique pour que la donnée soit la plus fiable possible, la plus cohérente et la plus crédible », a-t-il souligné.

Pour lui, cette rigueur méthodologique n'est pas qu'un objectif technique : elle conditionne la crédibilité du métier d'expert automobile.

« Les actions que nous menons depuis des années, la réparation plutôt que le remplacement, trouveront enfin leur preuve dans la mesure et la sobriété carbone de tout ce que nous avons fait. »

La norme commune proposée par la FFEA doit ainsi permettre de **valider scientifiquement les pratiques vertueuses** de la profession et de leur donner une reconnaissance tangible. Elle vise également à faire émerger **un nouveau langage de la performance carbone**, accessible, mesurable et partagé.

### Pour les experts automobiles : crédibilité et pilotage du quotidien

Cette norme représente avant tout un **moyen de pilotage pour les entreprises d'expertise automobile**. Johan Lebihan imagine la donnée carbone comme un indicateur intégré au quotidien des équipes et des dirigeants :

« Ce langage carbone, ça va devenir un référentiel commun, un nouvel indicateur au service du pilotage. Il sera au plus proche du quotidien de nos managers, pour que ce soit une aide à la décision. »



Cet indicateur, placé au même niveau que les autres données métier (charge sinistre, coût moyen, taux de réparation), permettra aux experts de **mesurer la valeur ajoutée écologique de leurs choix techniques**.

La norme commune ouvre aussi la voie à une **professionnalisation renforcée**, avec une montée en compétences sur les enjeux environnementaux et une crédibilité accrue auprès des clients et des pouvoirs publics.

### **Pour les clients et assureurs : du reporting à la stratégie carbone**

Pour Johan Lebihan, le temps du simple reporting touche à sa fin. « Demain, le reporting ne suffira plus. On passera à des animations, à des stratégies de réduction du carbone. »

Les données issues de la méthode FFEA permettront aux donneurs d'ordres – assureurs, flottes, constructeurs – de **piloter leurs politiques RSE sur des bases fiables et communes**.

« Certains de nos clients se différencieront par une approche beaucoup plus verte que d'autres », a-t-il observé, en faisant référence aux démarches déjà engagées dans le domaine de la réparation verte.

La norme commune FFEA deviendra ainsi un **outil de dialogue entre les entreprises d'expertise et leurs clients**, mais aussi un **levier stratégique de différenciation** pour ceux qui s'engageront le plus tôt dans la réduction de leur empreinte carbone.

### **Pour les réparateurs, recycleurs et dépanneurs : une coopération à construire**

L'écosystème de la réparation automobile ne se limite pas aux experts et aux assureurs. Johan Lebihan insiste sur la nécessité d'élargir la réflexion à l'ensemble des acteurs :

« Nous mettons tous un peu du scope 3 de quelqu'un d'autre. Il faudra donc discuter, coopérer, et c'est une bonne chose. »

Cette coopération concernera d'abord les **réparateurs**, partenaires naturels des experts dans la chaîne de décision. La norme commune doit permettre de **valoriser les pratiques vertueuses**, à travers des **labels bas-carbone** ou de nouvelles formes de reconnaissance professionnelle.

« Les réparateurs plus vertueux se verront attribuer des marchés plus larges. Ce sera aussi une façon de valoriser les pratiques et de renforcer la coopération quotidienne. »

Les **recycleurs** seront eux aussi concernés, car la compréhension fine du **cycle de vie complet des véhicules et des pièces** deviendra un enjeu central de la transition carbone.

« On parle très peu de l'impact carbone d'une voiture déclassée ou déconstruite. Travailler avec ces acteurs nous permettra d'apprendre, de décider autrement, et d'ouvrir de nouveaux axes de travail. »

## Pour les pouvoirs publics : un levier de connaissance et de pilotage national

Cette norme commune aura également un rôle déterminant dans le dialogue avec les pouvoirs publics.

« Aujourd'hui, qui est capable de dire quel est le poids carbone de la réparation automobile après sinistre en France ? Personne. »

Johan Lebihan souligne que les **bases de données issues de la méthode FFEA** offriront un outil unique pour **mesurer et piloter la stratégie nationale de décarbonation** du secteur automobile.

La FFEA pourrait ainsi devenir **un interlocuteur de référence**, capable d'apporter des données consolidées, fiables et exploitables par les autorités.

« Nos politiques auront besoin de ces données pour appuyer les bons curseurs, avec la bonne force, et définir la stratégie globale de décarbonation de notre pays. »

## Une vision collective pour l'avenir de la filière

Au-delà de la mesure, Johan Lebihan voit dans cette démarche l'émergence d'un **langage commun** et d'un **cadre partagé** pour l'ensemble de la filière automobile.

« Ce fameux langage carbone que nous sommes en train de créer va servir à animer et à dynamiser toute la filière sur ces nouveaux enjeux. »

La FFEA entend ainsi prolonger la dynamique engagée, en associant progressivement de nouveaux acteurs et en favorisant **l'interopérabilité des outils**, la **vulgarisation des indicateurs**, et **l'acceptabilité sociale** de la démarche.

« Il faudra aussi rendre ce langage accessible, l'expliquer simplement aux assurés, et en faire un élément de valorisation pour nos entreprises et notre marque employeur. »

## Conclusion – La clé d'un dialogue durable pour la filière

Cette réflexion sur la norme commune marque une étape majeure dans la stratégie portée par la FFEA :

« **C'est la clé d'un dialogue fluide, crédible et durable pour l'ensemble de la filière.** »

En dépassant le simple cadre du reporting réglementaire, la fédération propose une vision ambitieuse et fédératrice : **faire du carbone un langage partagé**, au service de la cohérence, de la transparence et de la performance collective.

La **norme commune FFEA** ne sera pas seulement un outil technique : elle deviendra **le symbole d'une filière rassemblée autour d'un objectif commun**, celui de concilier expertise, performance et responsabilité environnementale.

**Ce point est inclus dans la séquence Replay vidéo**  
**TABLE RONDE : LES ÉTAPES À VENIR sur la page suivante**  
et peut être visionné à 02 : 09 :35



## 7 - Les étapes à venir : vers la mise en œuvre et l'appropriation de la méthode FFEA

*Ce dernier volet ouvre la perspective de la mise en œuvre concrète de la méthode FFEA. Après des mois de construction collective, il montre comment la profession entre désormais dans une phase décisive : tests complémentaires, gouvernance, appropriation par les entreprises, dialogue intersectoriel et déploiement auprès des éditeurs. Cette séquence met en lumière les conditions d'un passage réussi de la théorie à l'action : un langage commun, une dynamique collective et une méthode appelée à devenir un outil vivant, partagé et durable.*

**Voir la séquence correspondante du Replay vidéo dans le chapitre**  
**TABLE RONDE : LES ÉTAPES À VENIR**



### Poursuivre les tests et structurer la gouvernance

**Benoît Lamarsaude** a ouvert cette quatrième séquence de la matinée, en présentant les prochaines étapes prévues par la FFEA.

« Nous avons désormais une méthode construite, documentée, testée à grande échelle. La prochaine étape, c'est de poursuivre la consolidation des résultats, de finaliser les jeux de tests et de structurer la gouvernance qui accompagnera cette méthode sur le long terme. »

Cette gouvernance aura pour mission d'assurer **la maintenance, l'évolution et la fiabilité du référentiel** dans le temps.

Elle garantira également que les futures implémentations — qu'elles soient réalisées par des éditeurs de logiciels ou des entreprises d'expertise — respectent la logique de calcul définie par la méthode FFEA.

Benoît Lamarsaude a aussi rappelé que la FFEA travaille à une **ouverture progressive** de la méthode vers les acteurs de l'écosystème, avec un cadre clair pour le partage et la validation des données.

## Faire vivre la méthode collectivement

Prenant la suite, **Johan Lebihan** a insisté sur la dimension collective de cette nouvelle phase.

« Le travail accompli jusqu'à présent a permis de créer un socle commun. Désormais, il faut que ce socle vive, qu'il soit utilisé, partagé, discuté et enrichi. »

Il a rappelé que la méthode n'a de sens que si **toute la profession se l'approprie**, en l'intégrant à ses pratiques quotidiennes et en maintenant un dialogue constant entre les différents métiers : experts, assureurs, réparateurs, éditeurs et institutions.

« Nous avons bâti un terrain de jeu collectif, il faut maintenant jouer ensemble. La méthode n'est pas un point d'arrivée mais un point de départ pour construire la suite. »

Dans cette perspective, Johan Lebihan a évoqué brièvement la réflexion engagée autour d'une **future "norme commune"**, destinée à garantir la cohérence et la comparabilité des données carbone au sein de toute la filière.

Cette question, qui a fait l'objet d'un approfondissement spécifique (voir pages précédentes 22 à 24), s'inscrit comme **l'horizon naturel de la démarche** engagée par la FFEA.

## L'appropriation par les entreprises d'expertise

L'intervention de **David Hiely** a apporté une vision très concrète de la mise en œuvre à venir, du point de vue des dirigeants d'entreprises d'expertise.

« Cette méthode, il faut maintenant qu'on se l'approprie. Elle doit devenir un outil de pilotage pour nos entreprises, pas un simple document technique. »

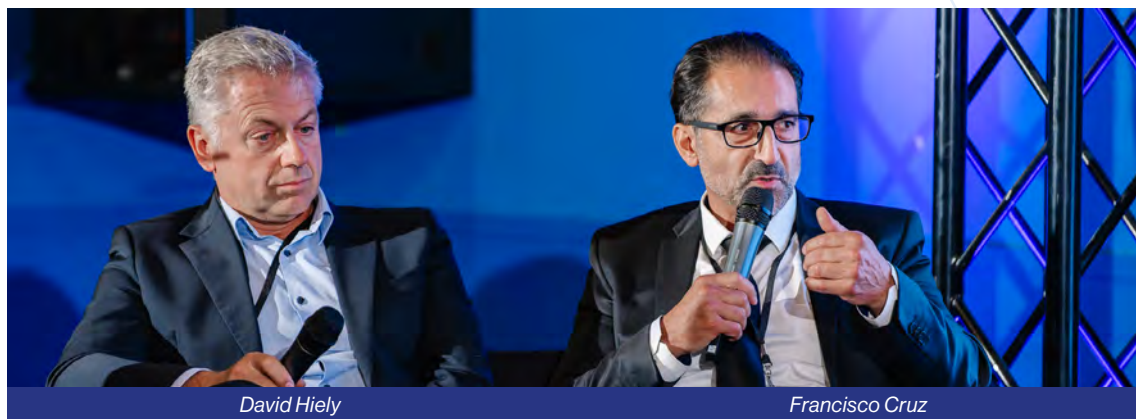
Selon lui, la réussite de cette phase dépendra de la capacité des entreprises à **intégrer la méthode dans leur culture de gestion**, en la reliant à leurs propres indicateurs de performance, de formation et de qualité.

« Cela suppose de s'organiser, de comprendre les résultats, d'y voir un levier de progrès. Ce n'est pas une contrainte mais une opportunité d'amélioration continue. »

Cette appropriation passera aussi par une montée en compétence des équipes et par **une pédagogie interne**, pour que la méthode ne soit pas seulement comprise, mais réellement utilisée au service du métier.

## Consolider le langage commun et ouvrir le dialogue intersectoriel

En conclusion de cette séquence, **Francisco Cruz** a replacé la méthode dans une perspective plus large : celle d'un **langage commun fondé sur des métriques partagées**.



David Hiely

Francisco Cruz

« Les ambitions que nous portons sur les changements climatiques, sociaux et de bonne gouvernance nécessitent des métriques. Ces métriques, c'est notre langue commune, et c'est ce que nous sommes en train de définir ici. »

Il a souligné que la mesure carbone ne doit pas se réduire à une lecture simplifiée des chiffres.

« On parle souvent de CO<sub>2</sub> alors qu'il s'agit de CO<sub>2</sub> équivalent. On simplifie pour se l'approprier, mais l'enjeu, c'est justement de construire un vocabulaire commun, une compréhension commune entre métiers, secteurs et même entre pays. »

Pour **Francisco Cruz**, cette approche ouvre la voie à des échanges **au-delà du seul périmètre de l'expertise automobile**, vers une évaluation concertée et transparente des impacts.

« Nous sommes tous un peu du scope 3 de quelqu'un d'autre. Nous serons donc obligés de discuter, et c'est une bonne chose. Cela favorisera la compréhension entre secteurs et, au final, une meilleure cohérence des trajectoires de décarbonation. »

Il a enfin salué l'esprit de la commission : « Elle ne fonctionne pas sous le régime de la vérité révélée, mais sur celui du travail collaboratif. C'est sa vraie force. »

### Vers le déploiement auprès des éditeurs de logiciels

En clôture du point sur les étapes à venir, **Benoît Lamarsaude** a évoqué le **déploiement concret** de la méthode.

« L'une des prochaines étapes, c'est l'intégration de la méthode dans les outils utilisés au quotidien par les experts. Certains éditeurs ont déjà pris position et manifesté leur volonté d'adopter la méthode FFEA. »

Ce signal positif montre que le travail de la fédération **trouve déjà un écho opérationnel** au sein du marché.

« Le fait que les éditeurs se positionnent dès maintenant, a-t-il ajouté, prouve que nous avons conçu un référentiel crédible, attendu et utile pour l'ensemble de l'écosystème. »

Cette ouverture marque le début d'une **phase d'appropriation technique**, essentielle pour garantir que la méthode soit **facilement implémentable** et **homogène dans ses applications**, quels que soient les outils utilisés.

### Une méthode en mouvement

Ces interventions ont mis en évidence une dynamique claire : la méthode FFEA n'est pas figée. Elle entre dans une phase d'**appropriation et de déploiement progressif**, où chaque entreprise, chaque acteur de la filière, aura un rôle à jouer.

La FFEA, fidèle à l'esprit collectif qui a guidé la construction du projet, s'apprête à accompagner cette nouvelle étape avec **la même rigueur et la même ouverture**.

« **Nous avons bâti une méthode. Il faut maintenant en faire un levier commun, utile et vivant.** »

\*\*\*

La **commission “Secteur d’activité” de la FFEA**, appuyée par le **groupe de travail CSRD & Empreinte carbone** et avec le soutien de l'**Institut Louis Bachelier (ILB Labs)**

Didier Trotreau - Président commission « Secteur d’activité » FFEA

Benoit Lamarsaude - Vice-président commission - Animateur du groupe de travail CSRD

Laurent Hecquet - Rapporteur de la commission

### **Le groupe de travail CSRD & Empreinte carbone**

Francisco Cruz - Groupe LANG & ASSOCIES (*qui a succédé à Jean-Pierre Millot*)

Laurent Hecquet - FFEA

David Hiely - IDEA (*qui a succédé à Laurent Fouasson*)

Benoit Lamarsaude - BCA Expertise

Johann Le Bihan - ROADIA

Adrien Prigent - EXPERTS GROUPE

Antoine Ribes - EXPERTISE & CONCEPT

Didier Trotreau - ALLIANCE EXPERTS

### **Pour l’Institut Louis Bachelier**

Joao Serta - ILB Labs, Director of Green Finance & Business Développement

Juliette Marty - ILB (ESG Lab), Senior Sustainable Analyst & Project Manager

Ana Vallejo - ILB (ESG Lab), Sustainable Finance Analyst

Thomas Renard - ILB (ESG Lab), Sustainable Finance Analyst





*Crédits photos : Stéphane Costes*

FFEA - Syndicat professionnel régi par la loi du 21 mars 1884, déclaré le 8 janvier 2007  
à la Ville de Paris et immatriculé sous le n° 20 392

Siège social : 41- 43 rue des Plantes, 75014 Paris  
E-mail : [accueil@ffea.fr](mailto:accueil@ffea.fr)  
<https://www.ffea.fr/>