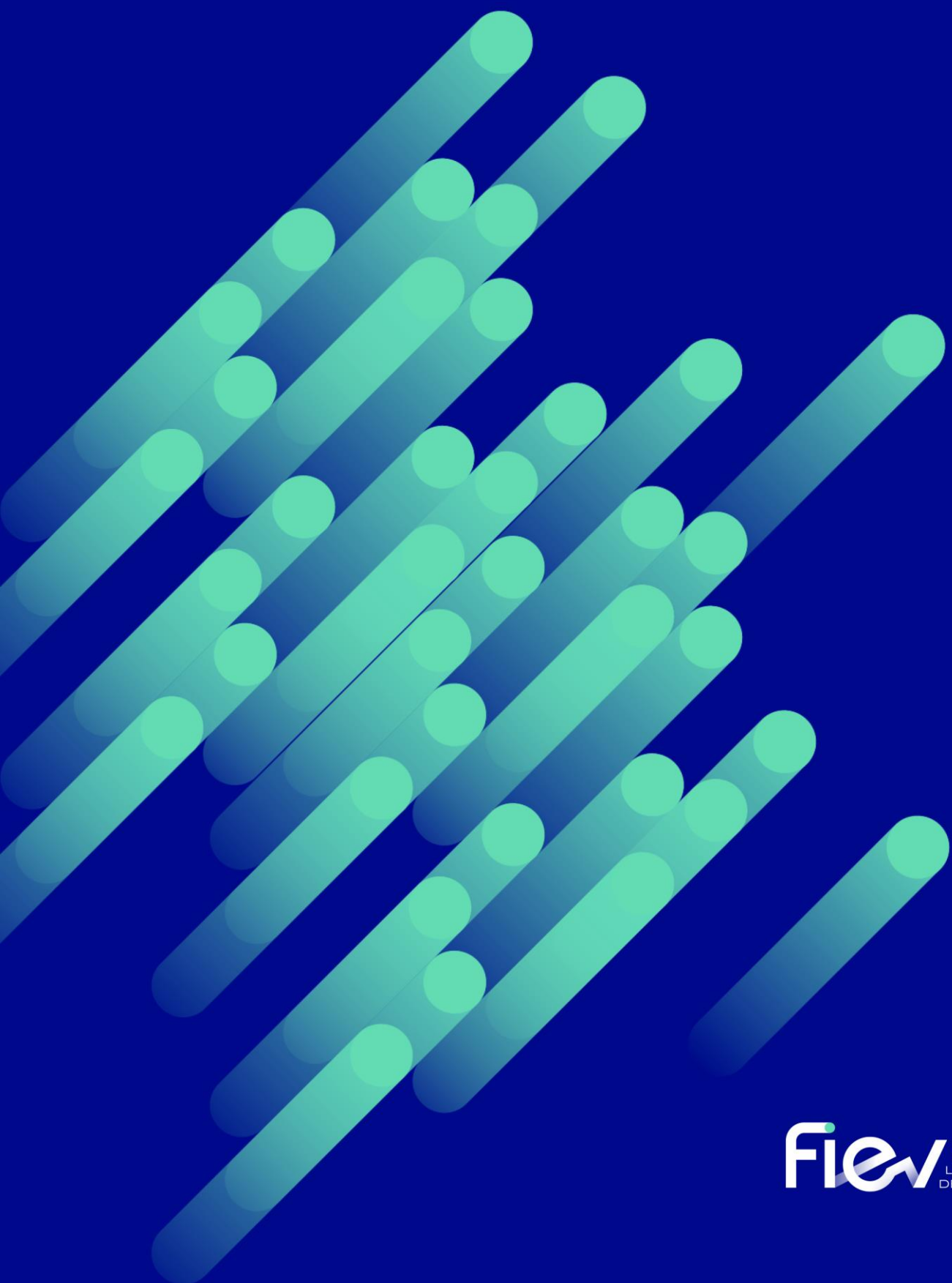


Rapport d'activité de l'exercice 2020





EQUIP AUTO 2022

RÉINVENTER LES SERVICES À LA MOBILITÉ

18 - 22 OCTOBRE 2022

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES



DESSINONS L'AVENIR
DE L'AUTOMOTIVE

www.equipauto.com

#EQUIPAUTO



Un salon de :

Fiev
EQUIPER LE FUTUR
DE L'AUTOMOTIVE

FFC
Fédération Française de Commerce
Industrie et Services

Organisé par :

COMEXPOSIUM

Environnement automobile de l'année 2020

1/ L'environnement économique

L'année 2020 a été marquée par **une crise, sanitaire et économique, sans précédent**, déclenchée par l'arrivée de la pandémie de Covid-19 qui a touché, la quasi-totalité des pays dans le monde.

Nous avons ainsi assisté à une **récession d'une ampleur inégalée**, tant en **France** que dans le monde. 2020 restera pour de nombreux pays comme **l'année de la récession la plus forte** enregistrée depuis la Seconde Guerre mondiale.

La France a connu en 2020 un recul de son activité économique de 8,2 %, tandis qu'à l'échelle mondiale, le FMI fait état d'une baisse

de 4,7 % du Produit Intérieur Brut (PIB). Un retour de la croissance est attendu pour 2021, avec **une hausse du PIB mondial de 6%**.

La zone euro a été la plus impactée par la pandémie avec une **chute de 6,6%** du PIB en 2020. Une reprise modérée de 4,4% est prévue en 2021.

Les pays ayant connu une croissance positive au cours de l'année 2020 sont très peu nombreux, la **Chine** est l'un d'entre eux avec une **hausse de 2,3%** et une prévision à +8,4% en 2021. **Les Etats-Unis** qui ont accusé une baisse du PIB de 3,5% en 2020, devraient retrouver une croissance de 6,4% en 2021.

2/ Le contexte automobile mondial

A / Une production automobile en souffrance

Dans ce contexte compliqué, **la production automobile mondiale** a enregistré en 2020 une baisse de 16,7 % par rapport à 2019, **avec un volume de 73 millions de véhicules légers** produits. **Le secteur automobile** a subi en 2020 un repli sur l'ensemble de ses zones de production, conséquence de l'impact des mesures de confinement mises en place au **premier semestre** dans une majorité des pays.

Le continent américain subit un repli de 21,8% de sa production automobile.

L'Amérique latine est plus touchée à l'image du **Brésil** dont la production automobile de véhicules légers (VL) a chuté de 32,1 % en 2020, pour s'établir à 1,9 millions d'unités, soit près 0,9 million de VL produits en moins qu'en 2019.



Les Etats-Unis, avec une baisse de 19,6% de leur production de VL en 2020, soit 8,6 millions d'unités produites, tombent à leur niveau de production de 2011. Le Canada et le Mexique accusent une chute un peu plus soutenue de respectivement 28,1% et 20,2% de leur production.

La production de VL en Asie, est la moins impactée par la crise avec une chute de 11,8% en 2020, soit 5,4 millions de VL perdus ; ceci grâce notamment à la baisse modérée de la production chinoise de 5,3%, qui se stabilise à 22,1 millions de VL, la Chine ayant

été le premier pays à relancer sa production. L'Inde, qui lutte depuis plusieurs années avec un système financier en crise, n'a pas résisté à la pandémie et voit sa production automobile s'effondrer de 22,4% en 2020. Le Japon et la Corée du Sud qui n'ont pas été confinés, ont atténué leur recul, avec des baisses de leur production de VL de 16,5% pour le premier et 11,1% pour le second.



L'Iran est l'un des seuls pays à afficher une production en croissance, avec une hausse de 7,3% pour s'établir à 870 000 VL produits, certes encore loin des 1,5 millions de VL produits en 2017. L'Europe est la zone la plus impactée par la crise de la Covid. Ainsi, l'Union européenne des 28 affiche une baisse de 23,4% de sa production de VL en 2020 avec 13,6 millions de VL, soit près de 4,1 millions d'unités en moins.

Il existe cependant quelques disparités au niveau des pays :

- -39,5% en France (1,3 millions d'unités) ;
- -24,4% en Allemagne (3,7 millions d'unités) ;
- -28,5% au Royaume-Uni (970 000 unités) ;
- -19,5% en Espagne (2,2 millions d'unités) ;
- -14,7% en Italie (730 000 unités).



Les pays d'Europe de l'Est et centrale ont mieux résisté à la crise avec une baisse de 18,2% de leur production de VL. A noter que la production de la Slovaquie est en baisse de 11,1% et celle de la République Tchèque de 19,2%.

B / Qu'en est-il de la production des constructeurs nationaux ?

Dans ce contexte, la production mondiale du **groupe Renault** (incluant Dacia, Samsung et AvtoVaz) accuse **une baisse de 26% à 2,8 millions d'unités**. En France la production du groupe s'élève à 515 000 VL et est en baisse de 25%, **soit 18% de la production totale** du groupe. Du fait de la **pénurie de puces électroniques**, le groupe anticipe un risque de perte de production en France de l'ordre de **100 000 véhicules sur l'année 2021**.

La production en France du groupe PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel) s'est établie à 593 000 VL, soit en repli de 51% par rapport à 2020. Le groupe réalise environ 25% de sa production mondiale de VL qui est 2,46 millions d'unités en France.

Les groupes français ont connu une baisse de 42% de leur production en France en 2020, pour atteindre 1,1 million de VL. La production des groupes étrangers en France (Toyota et Smart) a également reculé de 27,5% pour s'établir à 210 000 unités.

En 2021, l'industrie automobile mondiale demeurera très touchée par la crise sanitaire, ainsi que par la pénurie de composants électroniques, qui retardera la reprise.

La production en France pour 2021 devrait également souffrir de cette pénurie de composants, ainsi que de la hausse du prix des matières premières, pour ne croître que de 15% à 20%.

C / Des ventes automobiles très impactées par les périodes de confinement

En 2020, **les ventes de véhicules en Europe** (UE28+AELE) ont baissé de 23,6%, soit 13,8 millions de VL. L'Amérique du nord accuse également une baisse de 16% et l'Asie de 9%.

La crise sanitaire et la pénurie de certains composants impactent encore fortement les marchés automobiles. En 2021, on estime que le **marché mondial automobile devrait progresser de 10%** pour atteindre 82 millions de véhicules. L'ensemble des marchés automobiles, devrait ainsi retrouver le chemin de la croissance, mais c'est en Europe que la reprise sera la plus lente.



Sur les quatre premiers mois de l'année, **la hausse des ventes de VL a été de 33%** par rapport à 2020 mais en recul de 6,1% par rapport à 2019. Sur cette période, au niveau mondial, **il manque encore 1,7 million de VL** pour retrouver le niveau de 2019. **L'Asie et les Etats-Unis** ont entamé le chemin de la reprise.

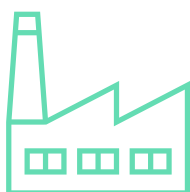
En revanche, **l'Europe et l'Amérique latine** restent toujours très marquées par les conséquences de la crise sanitaire, et peinent à voir leur marché orienté à la hausse.

3/ L'activité des équipementiers en France

La conjoncture difficile en Europe en 2020, a dans l'ensemble impacté négativement l'activité des équipementiers installés en France. Les usines françaises ont ainsi réalisé un chiffre d'affaires total de 13,02 milliards d'euros, en repli de 28,5% par rapport à l'année précédente.

La production à destination des clients présents en France est la plus touchée, avec une baisse de chiffre d'affaires de 31,1%, pour s'établir à 5,91 milliards d'euros. Les sites de production des constructeurs en France

ont été à l'arrêt de longues semaines du fait des différentes périodes de confinement. Les exportations des usines françaises qui ont totalisé 7,10 milliards d'euros, ont un peu moins souffert avec un recul de 26,2% par rapport à 2019. Leur part dans le total des ventes a donc augmenté légèrement à 54,6%.



L'activité des équipementiers en 2021 devrait reprendre mais les perspectives contrastées des marchés automobiles européens et la pénurie de certains composants ne permettront pas de retrouver les niveaux d'avant crise.

Cette chute d'activité a entraîné un repli mesuré des effectifs de 10,1% en 2020, grâce à la mise en place à grande échelle du chômage partiel. 62 053 personnes étaient employées au 31 décembre 2020. Nous pouvons malheureusement nous attendre à une évolution négative des effectifs dans les prochaines années, en raison du niveau historiquement bas de la production de VL en France.

4/ Une balance commerciale toujours dégradée mais qui s'améliore

Le solde commercial de la branche « équipements pour automobiles », est en 2020 négatif pour la cinquième année consécutive, même si son solde est supérieur à celui de 2019.

Calculé sur la base de statistiques douanières englobant à la fois les échanges dont les équipementiers sont à l'origine, et l'ensemble du commerce d'équipements réalisé par les constructeurs et les distributeurs, le solde commercial s'est établi à -1,37 milliards d'euros. Il s'est

amélioré de près de 3,5 milliards d'euros par rapport à 2019 (-4,87 milliards) en raison d'une baisse de 12,4% des



exportations, à 18,1 milliards d'euros, qui a été beaucoup moins forte que celle des importations qui accuse un repli de 23,7% avec 19,5 milliards d'euros. Ceci s'explique par l'approvisionnement sans cesse croissant des usines d'assemblage situées en France, par des pièces importées.

En effet, entre 2015 et 2019, les importations ont en moyenne augmenté de 6,4% par an contre 0,4% pour les exportations, alors que la production de VL en France est restée durant cette période stable autour de 2,2 millions d'unités.

En 2020, les importations baissent en euros de 23,7%, suivant en cela l'évolution de la production de VL en France en baisse de 39%.

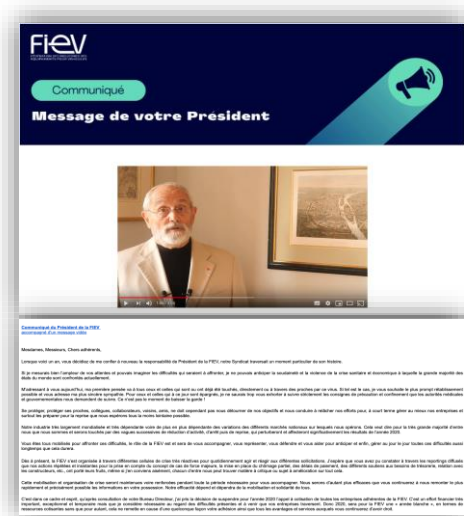
Les pays d'Europe (UE, AELE et Turquie) demeurent les principaux partenaires commerciaux de la France dans le domaine de l'équipement automobile. En 2020, 77% de nos importations et 80% de nos exportations, proviennent de ces pays.



2020 : renouveau et réalisations dans un contexte de crise inédit

1/ Les événements marquants de l'année

A/ Année blanche des cotisations au syndicat pour soutenir les trésoreries de ses adhérents



Au regard de la situation sanitaire, et après consultation du Bureau, la décision a été prise de **suspendre pour l'année 2020 l'appel à cotisation** de toutes les entreprises adhérentes de la FIEV.

Cette décision a représenté **un effort financier très important pour la FIEV**. Exceptionnelle et temporaire, cette action a néanmoins été considérée comme primordiale au regard des difficultés rencontrées par les sociétés adhérentes au début du printemps.

2020, a donc été une « année blanche » pour la FIEV, en termes de ressources cotisantes, sans que, pour autant,

cela ne remette en cause les adhésions ainsi que tous les avantages et services auxquels les adhérents ont continué de bénéficier.

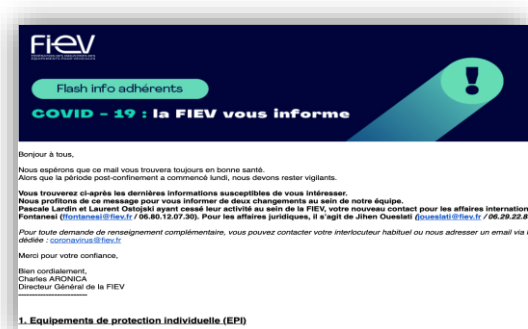
B/ Mobilisation de crise et défense des intérêts des équipementiers pendant la COVID-19

Au plus fort de la crise sanitaire, la **FIEV a continué à porter des propositions concrètes pour informer et préserver les intérêts de ses adhérents** et de la filière tout entière.

La FIEV s'est ainsi mobilisée pour maintenir et renforcer la voix de ses adhérents dès mars 2020, au travers de prises de positions et de soutien aux démarches du gouvernement, comme par exemple, l'accompagnement de ses adhérents dans la constitution de leurs dossiers pour la participation au Fonds R&D, puis au Fonds de Modernisation de la filière automobile.

La FIEV a également collaboré activement aux propositions du Plan de soutien automobile pour la relance de l'activité automobile en France.

Le plan de relance automobile annoncé par le Président de la République le 28 mai 2020 contient plusieurs des propositions que nous avons formulées ; priorité a été donnée à la relance de la demande pour écouler les stocks et soutenir les commandes de production en France de véhicules respectueux de l'environnement.



Une communication très régulière sous forme d'informations numériques et de communiqués de presse a été déployée vers ses adhérents.

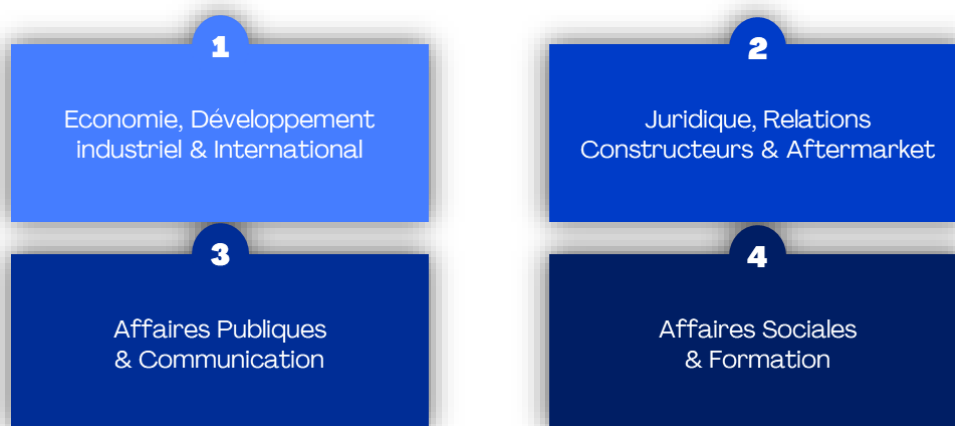
Avec de nombreux adhérents, et grâce à des séances de travail collectives avec d'autres acteurs majeurs de la filière, nous avons pu construire une série de propositions d'action concrètes pour relancer l'activité, sauvegarder les emplois et soutenir la transition énergétique. Les échanges réguliers que nous avons eu avec les ministères de l'Economie, du Travail et de la Transition énergétique nous ont permis de défendre chacune de ces propositions.

C/ Poursuite concrète des actions de transformation initiées en 2019

Les actions de transformation initiées, en 2019, par le Président Claude Cham, et validées par le Comité Directeur et le Bureau, se sont poursuivies tout au long de 2020, et ce, en dépit de la pandémie.

La démarche de simplification des structures, le changement de nom du Syndicat SFEPA en FIEV, ont été validés lors de l'Assemblée Générale Mixte du 5 Mars 2020.

Quatre grands pôles d'expertises, répondant ainsi mieux aux attentes des adhérents et aux enjeux actuels de la filière, ont été créés pour poursuivre la réforme du mode de fonctionnement initiée l'année précédente. Les pôles ont été ainsi définis :



Poursuite de la démarche de recrutement de nouveaux adhérents, qui a permis d'accueillir à la FIEV 10 nouveaux adhérents en 2020 :



Adhex Technologies ; Capgemini Dems France ;
Eberspaecher ; Eiffage Energie Systemes –
Clemessy ; H2SYS ; Pragma Industries ;
Segula Matra Automotive ; Siconia Automotive
(Sagemcom) ; Vitesco Technologies France, WuDo.

Finalisation de la création du Fonds de dotation Keyros, dont la décision de la mise en œuvre a été validée lors de l'Assemblée Générale Mixte du 5 mars 2020.

Ce Fonds de dotation permet de **financer des actions d'intérêt général pour la recherche, le développement et la promotion des nouvelles mobilités en France**.



Il a pour rôle de mettre en œuvre toute action d'intérêt général visant à développer la mobilité en France, notamment via :

- **La formation, et l'éducation**, par l'attribution de bourses à destination d'étudiants, des professionnels, scientifiques, universitaires et concepteurs intervenant sur des solutions dans les usages des mobilités ;
- **L'information auprès de l'ensemble des acteurs de la mobilité et du public**, par la collecte de statistiques, de données et de nouvelles solutions indispensables à une mobilité moderne et respectueuse de l'environnement ;
- **La recherche technique et scientifique**, par l'agrégation des connaissances des bénéficiaires du fonds afin de constituer un vaste socle de compétences en matière d'équipement automobile, utile au développement et à l'amélioration de la mobilité ;
- **L'accompagnement humain**, à travers le suivi et l'accompagnement des carrières de l'ensemble des bénéficiaires des actions du fonds.

D/ Accord sur les nouvelles conditions de garantie RENAULT (RCCP)



A l'instar des précédentes **conditions de garantie de RENAULT**, sur lesquelles nous nous étions accordées avec le constructeur (toujours applicables aux business en cours), le 24 novembre 2020, **les délégations RENAULT et CLIFA/Clifa** (Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile, qui regroupe : SNCP, FIM, GPA, FFF, FFC, FIEV), **se sont accordées sur le contenu des nouvelles Conditions de Garantie du constructeur intitulées « Renault Claim Compensation Procedure - November 2020 - Renault SAS - Standard M.QFE.010/2020 »** (RCCP 2020).

Nous nous sommes également accordées sur certaines modalités opérationnelles, précisées dans une lettre de confort qui complète ce document.

Cet accord est intervenu après plusieurs mois de négociations entre les délégations **RENAULT et CLIFA**, pilotées par la FIEV, étant entendu que la **FIEV** avait analysé les RCCP et élaboré des contrepropositions qui avaient fait l'objet de discussions avec les représentants du constructeur dès 2018.



C'est pourquoi, dans le cadre des discussions qui se sont ouvertes sur la mise en œuvre de la **Charte d'engagement** sur les relations entre clients et fournisseurs au sein de la filière automobile, signée le 26 mai dernier, la FIEV a été mandatée par les autres membres du **CLIFA** pour piloter les négociations avec RENAULT.



Les travaux avec **RENAULT** se poursuivent puisque nous sommes convenus de créer un groupe de travail commun, composé d'experts Renault et Fournisseurs, en vue de déterminer le taux des frais de distribution applicable. Nous avons également mis en place un Comité de Suivi qui a notamment pour objectif de suivre l'application de **ces nouvelles RCCP** et, le cas échéant, de faire évoluer les conditions de garantie.

Début 2021, nous avons organisé une réunion commune avec **RENAULT** de présentation **du nouveau texte des RCCP** ainsi que de la lettre de confort et plus généralement des modalités de suivi qui ont été convenues.

E/ Négociation de la Charte d'engagement sur les relations entre clients et fournisseurs de la filière automobile et de la mise à jour du Code de Performance et de Bonnes Pratiques



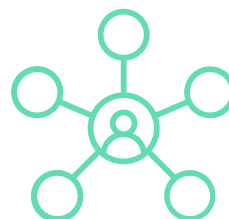
Dans le cadre du plan de relance automobile annoncé le 26 mai 2020, la **Charte d'engagement sur les relations entre clients et fournisseurs** au sein de la filière automobile, en date du même jour, qui a été notamment négociée par la **FIEV**, constatait la nécessité de faire appliquer le « **Code de performance et de bonnes pratiques relatif à la relation client-fournisseur au sein de la filière et de la construction automobile** » (CPBP) qui avait été signé le 9 février 2009, et

de faire évoluer, de façon équilibrée, les relations contractuelles entre les acteurs de la filière.

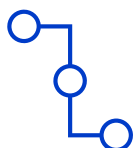
Afin de répondre à ce double objectif, il a été décidé de compléter et **mettre à jour le CPBP** au plus tard le 31 octobre 2020.

Après plusieurs mois de négociations, au cours desquels la **FIEV** a joué un rôle très actif, un accord a été trouvé entre toutes les parties prenantes.

La nouvelle version du CPBP a été officiellement validée lors de la réunion du Comité Stratégique de la Filière Automobile qui s'est tenue le 6 novembre 2020.



Ce nouveau CPBP reprend les règles particulièrement utiles qui **dans** la version de 2009 (ex. conditions de règlement des pièces et moules et figuraient outillages spécifiques, paiement des frais de R&D spécifiques et encadrement des "études sur les petites séries").



Mais au-delà de la reprise de ces principes, **la nouvelle version du CPBP** contient de nouvelles dispositions telles que les choix des fournisseurs soient toujours basés sur des justifications économiques objectives fondées notamment sur le prix total rendu et que les clients s'abstiennent de recourir à la pratique du "pay to play".

F/ Deux nouveaux rendez-vous réguliers d'information économique

Les « Matinales de la FIEV »

Les « Matinales de la FIEV » sont des rencontres d'informations et d'échanges au cœur des régions. La première édition s'est tenue le 7 octobre 2020 en Bourgogne Franche-Comté, à la CCI du Doubs, à Besançon en partenariat avec le Pôle Véhicule du Futur, ainsi que les sociétés DELFINGEN, Garrett et SNECI.

Cette matinale a été inaugurée et ouverte par Marie-Guite Dufay, Présidente de la région et clôturée par Fabien Sudry, préfet de Côte d'or et de la région Bourgogne Franche-Comté. Deux tables-rondes animées par Laurent Meillaud, journaliste automobile spécialisé dans les nouvelles technologies, et l'intervention de Denis Sommer, député du Doubs, étaient au programme de cette matinée.



C'est également à l'occasion de cette première édition que Bernard Streit, président du fonds KEYROS, et Denis Sommer, député du Doubs, ont présenté les premières promesses de soutien accordées par le fonds de dotation créé en mars dernier par la FIEV. Les trois sélectionnés, Burgundy School Business, H2SYS et le Pôle Véhicule du Futur, vont ainsi bénéficier en 2021 d'une aide visant à soutenir leurs actions d'intérêt général au profit de la mobilité de demain. En raison de la pandémie, la deuxième édition des « Matinales de la FIEV » qui devait se tenir en décembre 2020 à Toulouse a été reportée en 2021.

L'Observatoire des Marchés

Créé pour répondre aux attentes exprimées par les adhérents de la FIEV, ce nouveau rendez-vous bimestriel livre une analyse approfondie des marchés automobile en France, en Europe et dans le Monde. Les deux éditions organisées en 2020 ont permis, au Pôle Economie & Développement Industriel, de présenter, une analyse fine et agile de :

- La vente des véhicules électriques au niveau mondial, et état des lieux des constructeurs à l'épreuve de la crise sanitaire ;
- La structure des ventes et point d'étape des constructeurs face aux objectifs de CO2 européens

G/ De nouvelles ambitions pour EQUIP AUTO

Le salon EQUIP AUTO Paris

La situation sanitaire et économique incertaine a conduit à l'annulation des éditions 2021 et 2023 du **salon EQUIP AUTO**. La **prochaine édition** a été fixée du **18 au 22 octobre 2022**, tout en conservant sa périodicité biennale et sa localisation au Parc des expositions de Paris Porte de Versailles. De ce fait, **EQUIP AUTO** s'inscrira désormais dans un nouveau calendrier, à l'automne, les années paires.

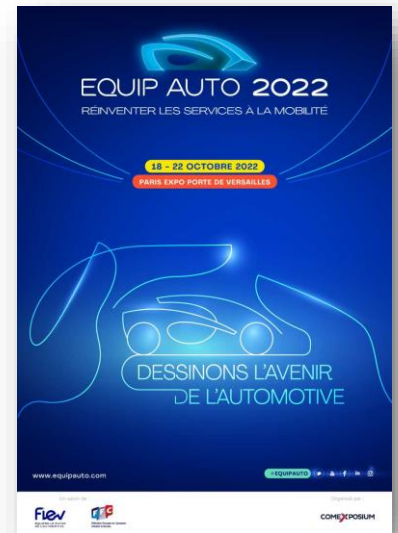
Cet événement s'inscrit dans **une réflexion plus large, menée dès fin 2019**, sur **la mission et l'ambition d'EQUIP AUTO**. En effet, les organisateurs du salon sont convaincus que les services liés à l'automobile garantiront la mobilité des personnes, satisferont leur besoin de connexion avec leur environnement, **tout en permettant l'émergence de nouveaux marchés et la croissance économique de la filière automobile**.

C'est pourquoi, en parfaite cohérence avec ses **nouvelles signature et promesse**, signes forts de son **évolution et de son engagement auprès des professionnels**, « *Dessignons l'avenir de l'automotive* », **EQUIP AUTO** veut réunir les acteurs de la chaîne de valeur automobile élargie aux nouveaux acteurs liés à la mobilité connectée.

EQUIP AUTO On tour

La **FIEV**, en partenariat avec la **Fédération Française de Carrosserie (FFC)** et le Groupe **COMEXPOSIUM**, a créé en 2020, « **EQUIP AUTO On tour** ». Ce nouvel événement consiste en un cycle de 6 rendez-vous régionaux, dédiés aux professionnels des services à la mobilité et de l'après-vente des véhicules.

Organisés entre septembre et octobre 2021, à l'occasion d'une journée par ville, ces nouveaux rendez-vous « **EQUIP AUTO On tour** » se tiendront à **Avignon, Lille, Lyon, Mulhouse, Nantes et Toulouse**. Ces rendez-vous s'adressent en priorité à trois activités majeures : la distribution, la maintenance, la réparation et les services. Ils accompagneront la reprise de l'activité en 2021 en renouant avec les rencontres en présentiel et permettront de préparer le Salon **EQUIP AUTO**, qui se tiendra à Paris en octobre 2022.

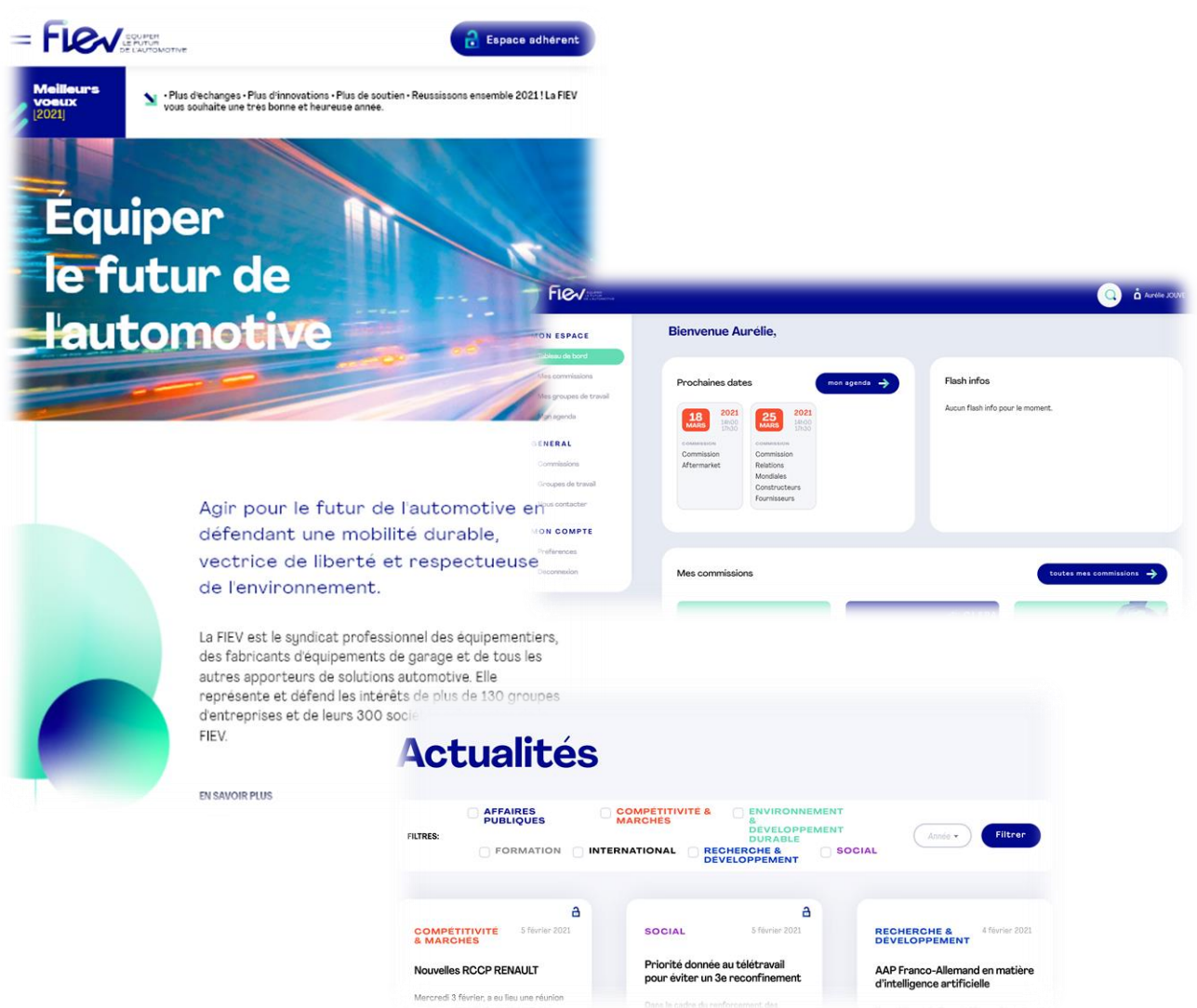


2/ La FIEV engagée pour ses adhérents

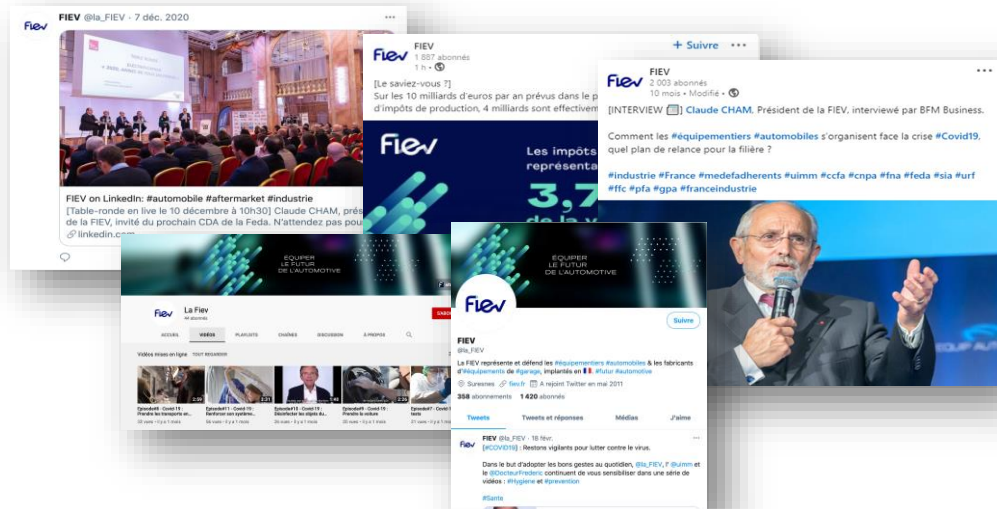
A/ De nouveaux codes graphiques, plus modernes et différenciants & de nouvelles actions de communication pour plus de visibilité

Afin d'accompagner ses différentes transformations, la FIEV a souhaité porter une communication et une image renouvelées. **Le Pôle Communication** a géré cette nouvelle communication grâce à :

La réalisation d'un nouveau site web, plus ergonomique et dynamique, facilitant l'immersion dans l'univers de la FIEV et l'accès aux informations et rubriques clés, en particulier un « Espace adhérent » repensé pour une expérience utilisateur/adhérent enrichie.



Une communication renforcée sur les réseaux sociaux.



Une nouvelle stratégie de relations presse :

- une activité quasi-permanente (alertes médias, communiqués de presse) permettant d'entretenir la présence à l'esprit des journalistes et de valoriser le dynamisme de la FIEV ;
- une couverture médiatique soutenue grâce notamment à un référencement qualitatif et proactif auprès des médias dans un contexte dont nous avons su faire une opportunité ;
- une présence récurrente dans la presse automobile profitant à la visibilité de la FIEV auprès de son écosystème.



Une communication adhérent repensée et intensifiée pour toujours mieux informer des actualités du secteur et de l'activité du syndicat :

- une revue de presse quotidienne ;
- une newsletter, en moyenne 1 fois par semaine, pour partager des contenus à valeur ajoutée pour positionner la FIEV comme un acteur de premier plan, qui partage et explique, qui agit, afin de renforcer sa posture « d'éclaireur » de la filière et son rôle de syndicat.



La création d'un label « Membre de la FIEV » pour valoriser l'appartenance au syndicat sur les supports de communication de ses adhérents.



B/ ANTICIPER pour identifier les enjeux de la filière automobile et être aux côtés de ses adhérents pour faire face aux défis liés à la crise

Plus que jamais, durant cette année de pandémie et d'incertitudes, la FIEV a souhaité **ANTICIPER les enjeux**, pour et avec ses adhérents, afin qu'ils puissent prendre **des décisions éclairées** concernant la **stratégie** de leur société.

ANTICIPER, en identifiant et en analysant les tendances du secteur et l'environnement marché.

Pour cela, le *Pôle Economie & Développement Industriel*, a réalisé :

Des études marketing et économiques, centrées sur les marchés et les différents acteurs du secteur automobile et présentées lors des quatre réunions annuelles des **Commissions Aftermarket** et **Relations Mondiales Constructeurs /Fournisseurs**.

Le pôle a également effectué :

L'enquête semestrielle de production (ESP) pour l'amélioration de la connaissance du tissu équipementier productif français. Enquête qui permet de **mettre en évidence le chiffre d'affaires de la production, réalisé par chaque entreprise**. Celui-ci est ventilé par produit et par marché.



Le traitement des données des panels Aftermarket pour lequel, des sociétés, présentes sur le marché de la rechange indépendante en France, sont interrogées. Les résultats sont ainsi traités, puis analysés.

Le Pôle Juridique, Relations Constructeurs & Aftermarket a également diffusé deux études juridiques : la première consacrée au sujet « **Covid-19 et force majeure** » et la seconde consacrée au « **Covid-19 et imprévision** ». Des **courriers-types de notification de force majeure** ont également été diffusés aux adhérents.

ANTICIPER, en travaillant et en accompagnant les adhérents de manière prospective avec les deux **Groupes d'études prévisionnelles**, initiés par le *Pôle Economie*, en collaboration avec le cabinet IHS, ainsi qu'un **suivi du Brexit**, analysant les conséquences pour les équipementiers implantés au UK, ont permis à la FIEV, d'anticiper, de travailler de manière prospective et ainsi d'accompagner ses adhérents dans leurs réflexions prospectives.

ANTICIPER, en identifiant des solutions avec les partenaires de la FIEV que sont la PFA (Plateforme de la Filière Automobile) et le CLEPA (l'association européenne des fournisseurs automobiles) lors de groupes de travail et rendez-vous afin d'établir des prises de position éclairées.

Parmi ces groupes de travail,

avec la PFA

- Accès aux données du véhicule,
- Particules de frein,
- Matériaux critiques,
- Carburants décarbonés.



avec le CLEPA

- Green Deal,
- Norme Euro7,
- Accès aux données du véhicules,
- Matériaux et substances,
- Prises de positions sur la base de données ECHA (SCIP).



Participations au Conseil de la Standardisation Technique Automobile et au Conseil de la Recherche Automobile qui rassemble la filière automobile.

ANTICIPER, pour préparer l'avenir. En accompagnant ses adhérents sur des sujets comme la formation et l'apprentissage, le pôle **Affaires Sociale & Formation** gère et coordonne les différentes actions menées par la FIEV, comme, par exemple cette année :

L'enquête sur les besoins en formation technique liées aux véhicules électriques/électrifiés, aux matériaux nouveaux et aux systèmes de production usine 4.0, qui a permis de nouer un nouveau partenariat avec la **SIA** et **SNECI** pour proposer des nouveaux modules de formation professionnelle adaptés aux besoins des adhérents.



L'identification des besoins en compétences liés à l'hydrogène et à l'usine 4.0, recensés par le **BIPE**.

La création d'un label « Formation FIEV » permettant aux adhérents de bénéficier de tarifs préférentiels auprès des partenaires formation du syndicat.



Une veille sociale active, sur des sujets essentiels :

- La politique RH dans les phases de crise et le management de transition ;
- L'Accord National Interprofessionnel sur le télétravail, présenté par Hubert Mongon, de l'**UIMM** ;
- Les mesures préventives face au Coronavirus.

Une coopération pro-active avec l'UIMM pour :

- Pour apporter des réponses individuelles sur des problématiques sociales ;
- Contribuer au plan de communication Prévention-Santé de l'industrie de la métallurgie en France.



La réalisation de 11 vidéos, en partenariat avec le Dr Saldmann et l'UIMM, pour sensibiliser les équipementiers et leurs salariés aux bons gestes d'hygiène et de prévention face à l'épidémie.



ANTICIPER, en écoutant ses adhérents. La FIEV appréhende au mieux la situation des équipementiers pour produire des données objectives et argumenter auprès des pouvoirs publics sur les besoins de soutien de la filière.

Pour cela la FIEV, a réalisé des enquêtes auprès de tous ses adhérents :

- La filière des équipementiers automobiles à l'épreuve de la Covid-19 ;
- Impacts du reconfinement sur leur activité ;
- Questionnaire FIEV sur le plan de soutien à l'industrie automobile.



C/ PARTAGER : développer des initiatives de rencontre, identifier des solutions et définir des positions pour ses adhérents

Malgré cette année de pandémie et de confinement, des initiatives d'échanges réguliers ont été développées par le pôle *Affaires Publiques & Communication* afin de **PARTAGER** avec les adhérents sur la situation et les nouveaux défis auxquels la filière se trouve confrontée.

Notamment grâce,

Aux « **Flash Info Covid-19** », dont les **14 numéros numériques** ont informé les adhérents au plus fort de la crise sanitaire.



A une série de podcasts sur des sujets structurants pour la filière, intitulés « **Eclairages** ». Cette série de podcasts décrypte les enjeux de la filière automobile. Deux numéros ont été réalisés cette année l'un sur le thème de **la formation et l'apprentissage** et l'autre sur **la stratégie bas-carbone des équipementiers automobile**.



Événements d'échanges réguliers. En plus des deux nouveaux rendez-vous, les « **Matinales de la FIEV** » et l'**Observatoire des Marchés**, initiés cette année, la FIEV a souhaité maintenir et pérenniser des événements réguliers.

En effet, depuis mai 2019, **5 Club Auto**, avec des intervenants extérieurs ont abordé des sujets stratégiques sur la filière automobile. Cette année, 3 événements, sous forme digitale, ont été organisés.



Encore cette année, l'association **SECUR** (*Service d'Études et de Conseils aux Usagers de la Route*) a permis, aux membres de ses Collectives, de **PARTAGER** leurs problématiques et de pouvoir sensibiliser professionnels et automobilistes.

En effet, **les deux collectives, Amortisseurs et Filtres d'habitacle**, ont chacune poursuivi leur sensibilisation du grand public autour, de campagnes de communication digitales et grâce à la réalisation de films d'animation et une présence active sur les réseaux sociaux.



D/ DEFENDRE les intérêts des équipementiers auprès des constructeurs, des différentes instances de décisions et des autres acteurs de la filière

Toute l'équipe de la FIEV est mobilisée pour **DEFENDRE** les intérêts de ses adhérents et porter des propositions concrètes au bon niveau de décision.

Des mesures fortes face à la crise sanitaire pour **DEFENDRE** ses adhérents

Au printemps, lors de la crise sanitaire, la FIEV a mis en place un ensemble de mesures, comme notamment, la suspension des cotisations, des cellules de crises réactives et des actions répétées auprès des pouvoirs publics.

DEFENDRE en étant aux côtés de ses adhérents pour les soutenir dans la réalisation de leurs démarches collectives

Le pôle *Juridique, Relations Constructeurs & Aftermarket* de la FIEV apporte un support juridique précieux à ses adhérents pour des revues de contrats, des diffusions de courriers-types (ex. : notification de force majeure), etc.

Une implication active dans les relations clients-fournisseurs, comme :

- **La négociation d'une Charte d'engagement sur les relations entre clients et fournisseurs de la filière automobile et la mise à jour du Code de Performance et de Bonnes Pratiques (CPBP)**, avec la participation de la FIEV aux négociations entre les parties prenantes.
Résultat : une Charte et nouvelle version du CPBP.
- **Les Nouvelles Conditions de Garantie Renault (RCCP)** : négociations entre Renault et le CLIFA pilotées par la FIEV.
Résultat : des conditions équilibrées et la mise en place d'un Comité de suivi.
- **« General Terms and Conditions » (GTC) & « Purchase Contract » de PSA** : PSA a accepté de négocier avec la FIEV ses GTC ainsi que son Purchase Contract. Il y a eu des avancées mais pas d'accord à ce stade, les discussions ont été suspendues après la fusion de PSA avec FCA et la création de Stellantis. Par ailleurs, le constructeur souhaite probablement terminer la négociation en cours sur ses conditions de garantie.

- **Les Nouvelles Conditions de Garantie PSA** : dans le cadre des discussions qui se sont ouvertes sur la mise en œuvre de la Charte précitée d'engagement sur les relations entre clients et fournisseurs au sein de la filière automobile, en 2020, la FIEV a été mandatée par les autres membres du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile -CLIFA- (SNCP, Fim, GPA, FFF, FFC, FIEV) pour piloter les négociations avec PSA. La FIEV avait en effet déjà analysé les nouvelles conditions de garantie PSA et élaboré des contrepropositions qui ont fait l'objet de discussions avec les représentants du constructeur.

Résultat : négociations toujours en cours.

- **L'intervention auprès d'acteurs de la rechange indépendante pour faire respecter l'application de délais de paiement** conformes à la législation.

Résultat : une application des délais de paiement contractuels.

La FIEV s'est également positionnée comme **un interlocuteur clé et incontournable des pouvoirs publics**, ce qui s'est traduit par :

- Une participation aux travaux du CSF Automobile et une collaboration active dans les travaux ayant abouti au **Plan de soutien automobile** ;
- Une concertation sur les travaux de la **Convention Citoyenne sur le Climat** « Se déplacer » ;
- Une participation et une contribution aux travaux européens (Plan de relance européen et Task Force Covid-19) ;



DEFENDRE en portant des propositions concrètes

Les propositions concrètes de **modifications législatives** (amendements et argumentaires) :

- Position sur la **simplification des démarches** pour les TPE/PME/ETI ;
- Position sur **la conditionnalité des aides** ;
- Position sur **la libéralisation du marché de certaines pièces visibles**, à savoir les vitrages, les optiques - lanternerie ainsi que les rétroviseurs. Notre position avait été reprise intégralement dans un article de la loi ASAP de décembre 2020, malheureusement censuré par le Conseil constitutionnel. Ces dispositions sont reprises dans la **proposition de loi « portant sur la baisse des primes d'assurance automobiles des Français »** déposée à l'Assemblée Nationale le 7 avril 2021.
- Position sur le **renouvellement du cadre juridique européen applicable à la distribution** de véhicules automobiles neufs, à la fourniture de services de réparation et d'entretien et à la distribution de pièces de rechange au sein de l'Union européenne. Les messages portés par la FIEV ont été entendus puisqu'ils sont repris dans le rapport d'évaluation de la Commission sur le fonctionnement du **règlement (UE) n°461/2010** concernant l'exemption par catégorie applicable au secteur automobile du 28 mai 2021.
- Position sur l'allègement

DEFENDRE en définissant des positions pour co-construire l'avenir de la filière

Lors des temps d'échanges des **Groupes de Travail de la FIEV**, gérés par le pôle **Affaires Publiques** des positions ont été discutées et élaborées en commun sur des sujets, structurants et impactant pour les équipementiers.

Parmi ces groupes de travail :

- GT Réglementation sur les particules de frein ;
- GT Hydrogène ;
- GT Electronique de puissance ;



- GT Prise en compte de **l'empreinte CO2** dans les **achats** (dans le cadre de la **charte clients/fournisseurs**) ;
- **GREEN DEAL** : analyse des impacts sur les plans Climat, Industrie et Environnement non polluant.



La Section Plaques a pour sa part poursuivi ses travaux et développé un protocole de traçabilité de la fabrication et la distribution des plaques d'immatriculation, afin de permettre la sécurisation des plaques d'immatriculation pour limiter et mettre fin au problème de doublette. Certaines positions portées par la **FIÉV** sur ce sujet figurent dans la proposition de loi précitée « portant sur la baisse des primes d'assurance automobiles des Français » déposée à l'Assemblée Nationale le 7 avril 2021.

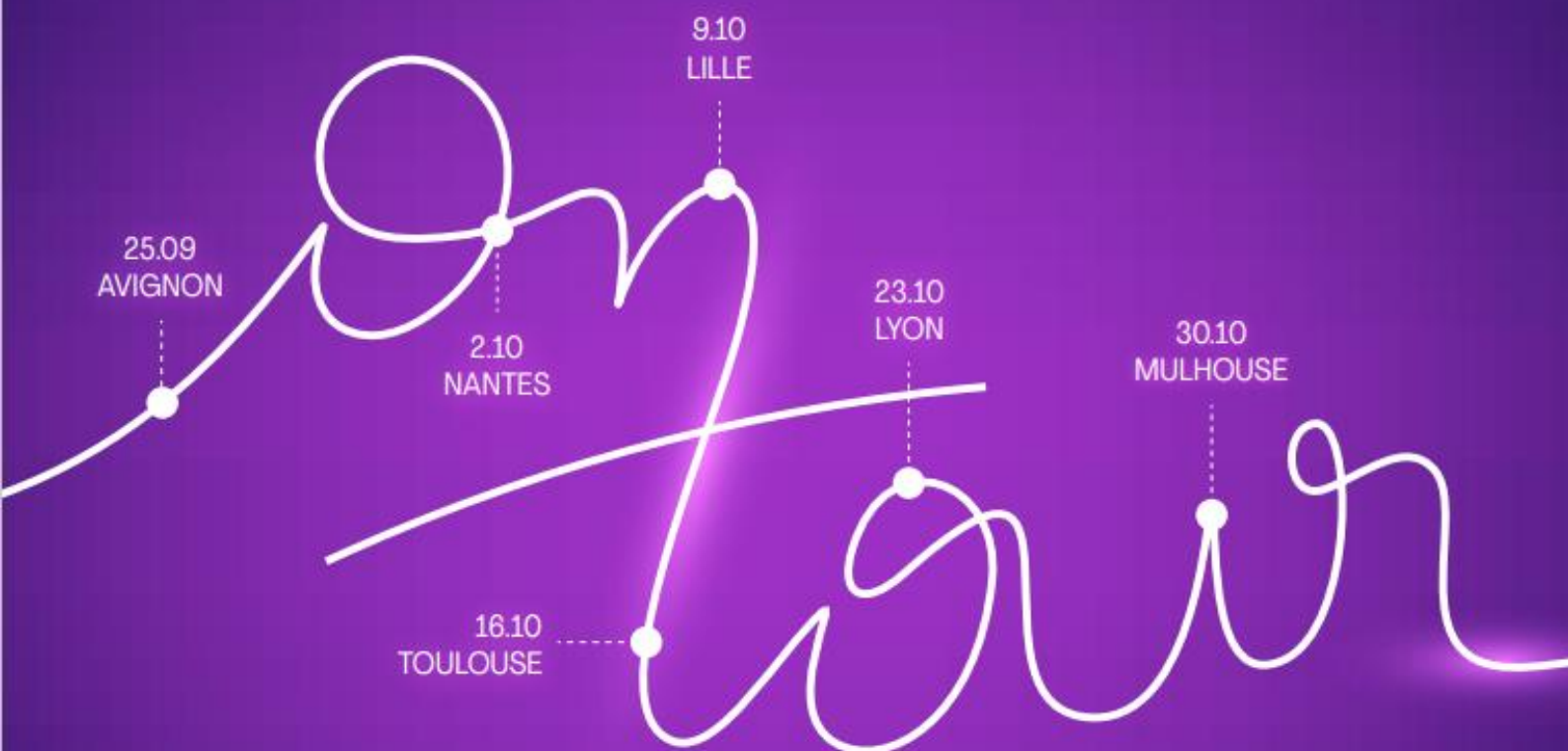
Le GIEG a également continué ses travaux, notamment dans le domaine du contrôle technique mais également en lançant un groupe de travail sur les ADAS. En novembre 2020, son Vice-président a par ailleurs pris la présidence de **l'EGEA**, l'association européenne des équipements de garage et de contrôle technique.





EQUIP AUTO | ON TOUR

RÉINVENTER LES SERVICES À LA MOBILITÉ



6 VILLES, 6 DATES

EN 2021, L'AVENIR DE L'AUTOMOTIVE PASSE PAR CHEZ VOUS.

Informations / Réservation
www.equipauto.com
contact@equipauto.com



Un salon de :

Fiev
EQUIPER LE FUTUR
DE L'AUTOMOTIVE

FFC
Fédération Française de Carrosserie
Industrie et Services

Organisé par :

COMEXPOSIUM

