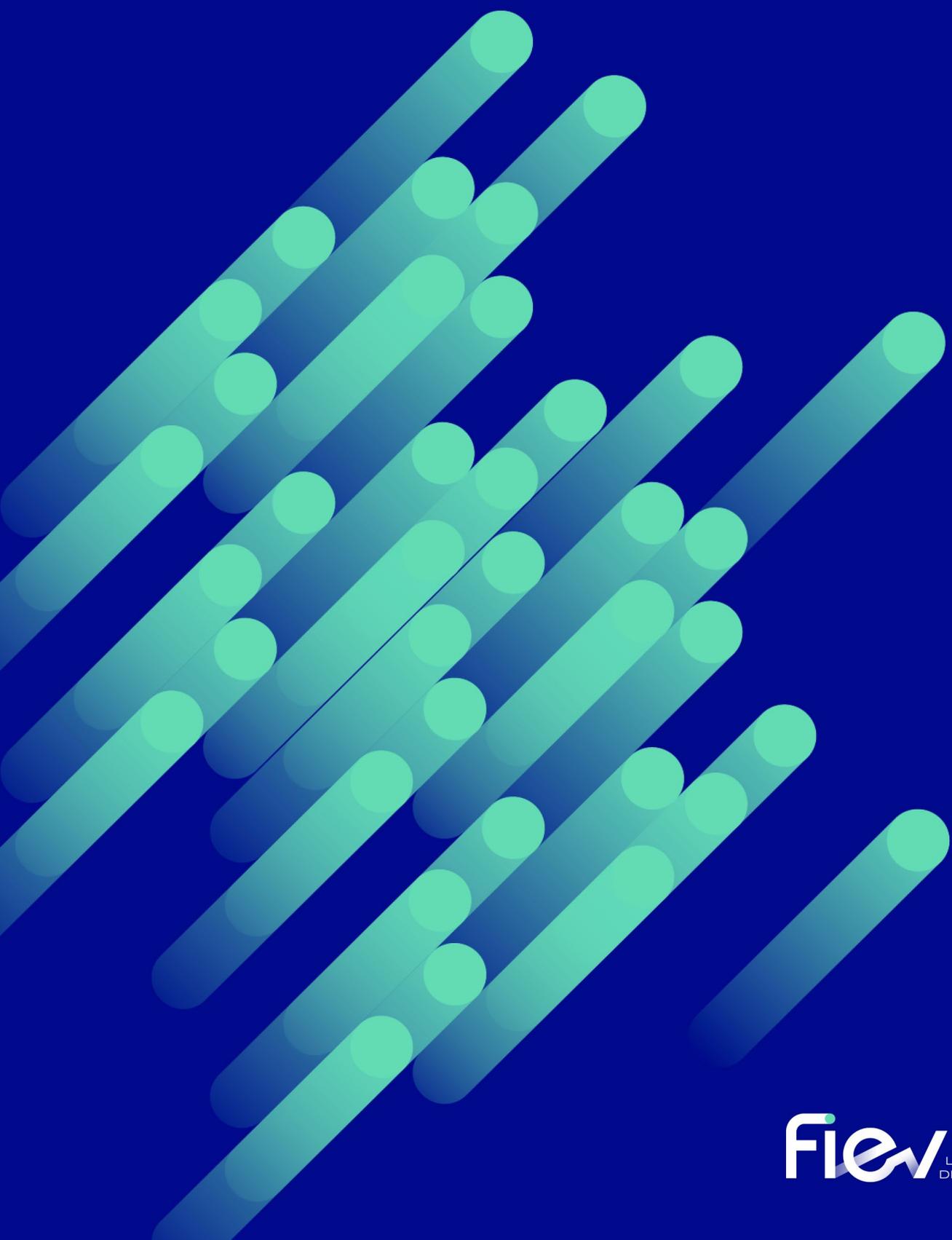


Rapport d'activité de l'exercice 2021



Environnement automobile de l'année 2021

1/ L'environnement économique

Après avoir assisté à une récession d'une ampleur inégalée en 2020, tant en France que dans le monde, déclenchée par la pandémie mondiale de Covid-19, l'année 2021 a été marquée par la reprise économique. La France a ainsi connu en 2021 une hausse de son activité économique de 7,0 % et à l'échelle mondiale, le FMI fait état d'une augmentation de 6,1% du Produit Intérieur Brut (PIB).

La zone euro, qui a été la plus impactée par la pandémie, se relève avec une croissance de 5,3% de son PIB en 2021. Une reprise modérée de 2,8% est prévue en 2022.

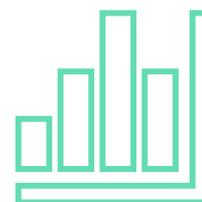
Le FMI avait initialement estimé que le redressement de l'économie reprendrait au niveau mondial à partir du deuxième trimestre 2022, au lendemain de l'impact du variant Omicron. Depuis, les perspectives se sont dégradées, en grande partie du fait de l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Ainsi, Les Etats-Unis qui ont connu un rebond de leur croissance de 5,7% en 2021, ne devraient voir leur croissance croître que de 3,7% en 2022.

Les pays émergents d'Asie seront ceux qui s'en sortiront le mieux en 2022. Ainsi, la prévision de croissance de l'Inde est de 8,2% en 2022, contre 8,9% en 2021. De son côté, la Chine, bénéficie d'une prévision de croissance de 4,4% en 2022 contre 8,1% en 2021.

2/ Le Contexte automobile mondial

A / Une production automobile en souffrance

Dans ce contexte compliqué, la production automobile mondiale subit, en plus de la crise sanitaire, une pénurie de composants électroniques impactant de nombreuses régions du monde. C'est pourquoi, la reprise tant attendue de 2021 n'a pas eu lieu et que la production mondiale est loin d'avoir retrouvé son niveau de 2019. Si la production automobile en 2021 a enregistré une hausse de 3,4% par rapport à 2020, avec un volume de 75,6 millions de véhicules légers produits, elle est restée en repli de 13,7% par rapport à 2019.



De fortes disparités se constatent par région : Le continent américain a vu sa production automobile croître de 2,1%. Mais, l'Amérique latine, qui avait été l'une des régions les plus touchées en 2020, à l'image du Brésil, voit sa production automobile de véhicules légers (VL) progresser de 8,7% en 2021, pour s'établir à 2,1 millions d'unités. La production argentine est en hausse de 69%, supérieure à son niveau de 2019. A l'inverse, le Canada et le Mexique accusent une chute de la leur de respectivement 19,0% et 2,0% en 2021. Les Etats-Unis, se maintiennent avec 8,9 millions d'unités produites en 2021, soit une hausse de 3,5% de leur production de VL par rapport à 2020.

La production de VL en Asie, est la moins impactée par la crise des semi-conducteurs avec une croissance de 6,8% en 2021, mais toujours 2,7 millions de VL perdus par rapport à 2019. La Chine et l'Inde ont retrouvé leur niveau de 2019, avec une hausse de 6,5% en 2021 pour la Chine, qui se stabilise à 23,6 millions de VL, et une hausse de 27,8% de la production en Inde, soit 4,1 millions de VL produits.



Le Japon voit quant à lui sa production automobile baisser de 4,3% en 2021, après une baisse de 20% en 2020, soit une perte de près de 2 millions de VL entre 2019 et 2021. La production coréenne poursuit également son repli et s'établit à 3,4 millions de VL.

L'Europe a été la région la plus impactée par la crise du Covid et les difficultés d'approvisionnement en semi-conducteurs. Ainsi, l'Union européenne des 27 états et le Royaume-Uni affichent une baisse de 5,4% de leur production de VL en 2021, avec 12,9 millions de VL, soit une perte de près de 4,9 millions d'unités par rapport à 2019.

Il existe cependant quelques disparités par pays :

- -11,6% en Allemagne (3,3 millions d'unités produites en 2021 soit 1,6 million de moins qu'en 2019) ;
- -8,3% en Espagne (2,0 millions d'unités produites en 2021 soit 727 000 de moins qu'en 2019) ;
- +2,7% en France (1,4 millions d'unités produites en 2021 soit 824 000 de moins qu'en 2019) ;
- -5,9% au Royaume-Uni (915 000 unités produites en 2021 soit 445 000 de moins qu'en 2019) ;
- +0,5% en Italie (730 000 unités produites en 2021 soit 122 000 de moins qu'en 2019).

Les pays d'Europe de l'Est et d'Europe centrale ont mieux résisté à la crise avec une baisse de 3,5% de leur production de VL. A noter que la production de la Slovaquie est en hausse de 0,9%.

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 3,6% à 2,7 millions d'unités en 2021. En France la production du groupe s'élève à 482 000 VL, en baisse de 6,4%, et représente 18% de la production totale du groupe.

En 2021, la production du groupe Stellantis s'est établie à 5,9 millions de VL soit une augmentation de 3,6% par rapport à 2020. Le groupe réalise environ 11% de sa production mondiale de VL en France qui s'établit à 661 000 unités en progression de 7,8%.

Les groupes français ont donc connu une hausse de 1,3% de leur production en France en 2021, pour atteindre 1,143 million de VL. La production des groupes étrangers en France (Toyota et Smart) a quant à elle progressé de 11%. En 2021, les constructeurs ont donc produit 1,4 million d'unités en France soit 824 000 de moins qu'en 2019.

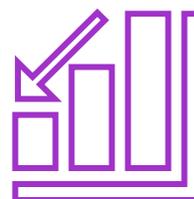
En 2022, l'industrie automobile mondiale demeurera très touchée par la crise sanitaire, ainsi que par la pénurie de composants électroniques, ce qui retardera la reprise. La production en France pour 2022 devrait également continuer de souffrir de la pénurie de composants, ainsi que de la hausse du prix des matières premières, et ainsi rester stable voire en légère progression dans l'hypothèse où la production s'améliorerait au second semestre.

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

En 2021, **les ventes de véhicules en Europe** (UE 27+RU+AELE) se sont maintenues à 13,8 millions de VL, alors que celles d'Amérique du Sud ont baissé de 1,8% par rapport à 2020. A l'inverse, les marchés d'Amérique du Nord et d'Asie sont repartis à la hausse avec une croissance de 3,9% pour l'ALENA et +5,3% pour l'Asie.

La crise sanitaire et la pénurie de certains composants impactent encore fortement les marchés automobiles. En 2021, il s'est vendu 79,2 millions de véhicules légers dans le monde, **un marché en recul de plus de 10% par rapport à 2019** malgré une légère reprise par rapport à 2020. L'ensemble de la filière s'attendait à une reprise au cours du deuxième trimestre 2022,

mais **le conflit Ukraine - Russie a engendré des problèmes d'approvisionnement, accentués par le confinement Chinois**. Malheureusement c'est encore en Europe que la reprise sera la plus lente.



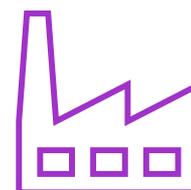
Sur les cinq premiers mois de l'année, le marché mondial des VL baisse de 10,7% par rapport à 2021. Sur cette période, au niveau mondial, il manque encore 5,9 millions de VL pour retrouver le niveau de 2019.

Hormis l'Inde et l'ASEAN, dont les marchés sont en progression respectivement de 16,9% et 15,7%, l'ensemble des pays asiatiques sont en repli. **Ainsi, le marché chinois chute de 9,4%** suite à l'impact des nouveaux confinements de 2022. Les immatriculations de VL aux Etats-Unis baissent de 18,4%, tout comme l'Europe et l'Amérique latine qui restent toujours très marquées par les conséquences de la crise sanitaire et par les problèmes d'approvisionnements. Ces deux continents peinent à voir leur marché repartir, avec **des baisses de 14,5% des ventes de VL sur les 5 premiers mois 2022 en Europe et -17,4% au Brésil.**

3/ Activité des équipementiers en France

La conjoncture est restée difficile en Europe en 2021 ; pour autant l'activité s'est améliorée par rapport à une année 2020 hors norme parce que très impactée par la crise du Covid. L'activité des équipementiers installés en France s'est légèrement redressée par rapport à 2020 avec un **chiffre d'affaires total de près de 14 milliards d'euros, en croissance de 8,4%** par rapport à l'année précédente.

La production à destination des clients présents en France croît de 6,3% pour atteindre 6,21 milliards d'euros, et ce malgré le fait que les sites de production des constructeurs en France ont été à l'arrêt de longues semaines du fait de la pénurie des semi-conducteurs. Les exportations des usines françaises, qui ont totalisé 7,76 milliards d'euros en croissance de 9,9%, ont profité de la légère reprise d'activité en Europe. Leur part dans le total des ventes a donc augmenté légèrement à 55,5%.



L'activité des équipementiers en 2022 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.

La faible reprise de 2021 n'a pas pu empêcher la baisse des effectifs qui est de 4,1%. Ainsi 58 300 personnes étaient employées au 31 décembre 2021 chez les équipementiers en France. Nous pouvons malheureusement nous attendre à une évolution négative des effectifs dans les prochaines années, en raison d'un niveau historiquement bas de la production de VL en France et de la transition rapide vers l'électrification.

4/ Une balance commerciale toujours plus dégradée

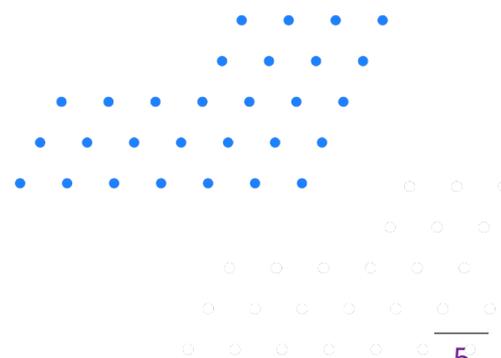
En 2021, le solde commercial de la branche « équipements pour automobiles », est négatif pour la sixième année consécutive.

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 **-3,83 milliards d'euros**. Il s'est dégradé de près de 2,5 milliards d'euros par rapport à 2020 (-1,38 milliard) en raison d'une hausse de 19,4% des importations, à 23,3 milliards d'euros, qui a été beaucoup plus forte que celle des exportations en hausse de seulement 7,3% 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.**



La production en France souffre depuis plusieurs années, ce qui explique l'augmentation des importations.

Les pays d'Europe (UE, AELE, UK et Turquie) demeurent les principaux partenaires commerciaux de la France dans le domaine de l'équipement automobile. En 2021, 77% de nos échanges se font avec ces pays.



Événements marquants de l'exercice 2021 dans un contexte de crise économique et sanitaire

Avant de présenter les actions les plus notables de notre syndicat, il convient de rappeler que l'année 2021 a été marquée par des événements importants pour celui-ci et sa gouvernance.

A/ Jean-François Le Bos, nouveau président de la FIEV



Lors de l'Assemblée Générale annuelle de la FIEV du 23 juin 2021, **Jean-François Le Bos a succédé à Claude Cham à la présidence du syndicat.**

Claude Cham poursuit son implication en tant que président d'honneur du syndicat durant ce nouveau mandat. La FIEV renoue ainsi avec sa culture de complémentarité entre présidence et présidence d'honneur, garantissant une transmission efficace d'un élu à l'autre et essentielle à la continuité des travaux menés par l'organisation syndicale.

B / Poursuite de la démarche de recrutement de nouveaux adhérents

Cette démarche a permis d'accueillir à la FIEV 7 nouveaux adhérents en 2021 :

Bontaz ; Deltaray ; Denso ; Inventec ; Mecalan ; Prooftag ; Streit groupe



Activité de la FIEV au cours de l'exercice 2021

1/ Economie et statistiques

Le département **économie et statistiques** se consacre à la veille économique et sectorielle afin de **fournir aux entreprises adhérentes des analyses pertinentes sur leur environnement**, tant en France qu'à l'international que ce soit dans le domaine de l'activité de première monte ou celui du rechange, afin de leur permettre de relever les défis d'une industrie en pleine mutation. Les principales réalisations du service économie et statistiques pour 2021 sont les suivantes :

■ **Enquête semestrielle de production et analyse du commerce extérieur**

L'enquête semestrielle de production (ESP), menée auprès de 230 sociétés, permet d'améliorer notre connaissance du tissu équipementier productif français. Elle vise à identifier le chiffre d'affaires correspondant à la production réalisée par chaque entreprise, ventilé par produit et par marché.

■ **Enquêtes auprès des adhérents**

Des enquêtes renouvelées nous ont permis de **mesurer régulièrement l'impact de la crise sanitaire et de la pénurie des composants** sur l'activité des équipementiers, mais également la **situation de trésorerie des adhérents**. Ces enquêtes nous ont permis d'avoir une vision assez précise de la situation à laquelle ces derniers étaient, et demeurent, confrontés. Nous avons également réalisé une enquête sur les **conséquences du projet** Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (**MACF**) sur le secteur.

■ **Groupe d'études prévisionnel semestriel**

L'animation de ce groupe s'est également poursuivie afin d'élaborer des prévisions actualisées de production pour tous les modèles et sites des constructeurs français dans le monde. Cette année, son périmètre a été élargi aux modèles de la marque FCA.

■ **Observatoire des marchés**

En 2021, nous avons organisé **6 réunions de l'Observatoire des marchés**, lancé en 2020. Il s'agit d'un rendez-vous bimestriel au cours duquel les experts FIEV analysent les évolutions des principaux marchés automobiles dans le monde. Un focus particulier est réalisé sur l'Europe et la France ainsi que sur l'évolution des ventes des véhicules électrifiés. En plus de cette analyse des marchés, plusieurs sujets ont été traités en 2021 :

- Quel sera l'impact des Zones à Faibles Emissions (ZFE) sur le marché automobile ?
- Rentabilité de la filière automobile en 2020 - Constructeurs & Equipementiers ; quel partage de valeur entre les deux ?
- Flambée des prix des matières premières : les raisons et les conséquences sur le secteur.
- Analyse des résultats par constructeur et par gamme.

Nous avons également reçu respectivement A3M et le BRGM pour un focus particulier sur l'acier et un autre focus le sulfate de nickel, ingrédient clé des batteries Li-ion.

■ Participation à l'Animation des commissions Aftermarket et Relations Mondiales Constructeurs – Fournisseurs (CRMCF)

A l'occasion des commissions Aftermarket et CRMCF, de nombreuses présentations économiques centrées sur l'analyse des acteurs et des marchés automobiles ont été effectuées. Il s'agit, lors de chaque intervention, d'analyser les enjeux et défis auxquels doivent faire face nos adhérents, tant sur le marché de la première monte que celui de l'Aftermarket.

■ Chiffres clés FIEV

Comme chaque année, une **plaquette institutionnelle présentant les chiffres clés de la profession** a également été réalisée. Ce rapport qui **met en exergue les chiffres de marché et les perspectives du secteur**, permet de démontrer le poids des équipementiers présents en France et de présenter les principaux enjeux auxquels ils doivent faire face.

■ Tableau de bord des matières premières

En 2021, nous avons mis en place un **tableau de bord sur les principales matières premières et minerais, ainsi que quelques indicateurs économiques**. Cela permet à nos adhérents de suivre le cours moyen mensuel des produits suivants : Caoutchouc, Aluminium, Cuivre, Minerai de fer, Plomb, Nickel, Zinc, Palladium, Platine, Argent, Rhodium, Iridium, Lithium, Cobalt, Manganèse, Pétrole Brut (Brent Londres), Pâte à papier (Canada), ainsi que plusieurs cours de matières plastiques et quelques indicateurs économiques. Ce tableau de bord est **mis à jour tous les mois**.

2/ Technique et Développement industriel

En 2021, les travaux de la Commission Développement industriel, dont les Président et Vice-président sont respectivement Stefan May, Président de Continental Automotive France, et Stanislas Bailly, Directeur Général de SNECI, ont prioritairement porté sur des textes techniques à très forts enjeux pour les équipementiers implantés en France :

- Travaux préparatoires du consultant mandaté par la Commission européenne sur la future norme euro7 pour les émissions de polluants à l'échappement, mais également pour les émissions de particules dues au freinage ;
- Travaux préparatoires au paquet FIT for 55 du Green Deal sur le premier semestre (émissions CO2 des véhicules légers, déploiement des infrastructures de recharges, énergies renouvelables, mécanisme d'ajustement aux frontières) et analyses des propositions législatives de la Commission dans la 2^e moitié de l'année ;
- Analyse des propositions et orientations de la Commission européenne sur le paquet CSS (Stratégie pour une chimie durable) du Green Deal, y compris la révision de la directive sur les véhicules hors d'usage (VHU) ; accès aux données véhicules que ce soit dans la défense d'un « business model » ou les contributions de la FIEV vis-à-vis des autorités, par exemple sur la transmission des données aux pouvoirs publics (données B2G) et également dans le cadre de la préparation d'un texte réglementaire européen.

Tout au long de l'année, des groupes de travail ont rassemblé les adhérents de la FIEV effectuant des activités de Recherche et Développement, de production ou de services liés à la mobilité en France afin d'établir des prises de position éclairées :

- **GT FIEV sur l'accès aux données :**
 - Proposition d'une position sur un nouveau Business model ;
 - Exposés de la position FIEV sur l'ordonnance LOM Art 32 à la DGTIM, au CLEPA ;
 - Rédaction d'une position FIEV sur les données vers les institutions publiques (B2G) ;
 - Travaux de convergences avec les constructeurs pour proposer une position filière ;
 - Travaux sur une position PFA sur l'accès aux données ;
 - Echanges avec les parties prenantes (CNPA, MICHELIN, UFE, FAA) .
- **GT FIEV sur la réglementation des particules de frein :**
 - Rédaction et diffusion d'une position auprès de la DGE, de la DGEC et du CLEPA.

■ **GT FIEV Euro7 échappement :**

- Rédaction d'une position FIEV partagée avec la DGE, la DGEC, le CLEPA et la PFA ;
- Travaux de convergence avec les constructeurs pour proposer une position filière.

■ **GT FIEV trajectoire allègement :**

- Consolidation des opportunités d'allègement d'un véhicule.

- Travaux préparatoires aux ambitions climat 2030 du **Green Deal** puis analyse du corpus des projets réglementaires **FIT for 55**.

Soulignons également la **participation** de la FIEV **au Comité électronique de puissance de la PFA**.

La Commission Mixte Environnement & Recyclage, présidée par Frédéric Picard, chargé d'affaires réglementaires chez Hutchinson, a également été très active :

- Contribution de la position de l'industrie automobile sur la base de données ECHA (SCIP, accompagnement et partage des bonnes pratiques des adhérents) ;
- Travaux sur la fin d'exemption IMDS REC19 (déclaration des composants électroniques) ;
- Travaux sur la revue des exemptions 3, 4 et 5 de la directive de VHU ainsi que sur la révision de celle-ci ;
- Travaux sur le Green Deal Chimie Durable (CSS) ;
- Analyse technique des décrets sur les informations consommateurs (Titre 2 de la loi sur l'anti-gaspillage et l'économie circulaire – AGEC) ;
- Analyse des impacts de la stratégie européenne pour une chimie durable du Green Deal (Chemical Sustainability Strategy – CSS).

Nous avons également accompagné des adhérents dans la **construction et le dépôt de projets dans le cadre du plan France Relance (AAP CORAM 2021 et plan de modernisation)**.

Par ailleurs, nous avons fait des propositions dans le cadre de l'élaboration du **Plan France 2030** puis suivi et informé nos adhérents des différents appels à projet du plan.

La FIEV a également poursuivi l'**animation du GTB France** qui construit les positions françaises.

L'ensemble des travaux organisés au sein de la FIEV a permis d'une part la consolidation des positions Affaires Publiques, d'autre part d'être force de propositions au sein des instances de notre écosystème : France Industrie, CLEPA, PFA, SIA.

Afin d'accompagner nos adhérents sur des sujets à forts enjeux pour notre filière, dans le cadre des activités du département Technique et développement Industriel nous avons également organisé :

- **Deux webinaires sur le thème de l'Usine 4.0** (maintenance prédictive, blockchain) ;
- **Une journée d'étude FIEV/SIA** sur le management des connaissances ;
- **5 Masterclasses Capgemini**, au format exclusivement digital, au cours desquels cette dernière a partagé sa vision des enjeux de la transformation numérique pour le secteur automobile, les solutions disponibles, les meilleurs moyens de les appliquer et d'en bénéficier, les erreurs à éviter, les retours d'expérience.

Les thèmes abordés ont été les suivants :

- Masterclass 1 : Concilier transformation numérique et défis industriels
- Masterclass 2 : Cybersécurité
- Masterclass 3 : R&D et Ingénierie 4.0
- Masterclass 4 : Le Cloud dans tous ses états
- Masterclass 5 : Continuité numérique

3/ Affaires publiques

Tout au long de l'année 2021, nous avons agi activement pour faire entendre sans relâche la voix de nos adhérents auprès des pouvoirs publics. Notre rôle est en effet d'établir, coordonner et assurer une stratégie d'influence au service de nos adhérents et autour d'une vision partagée.

Pour cela, notre syndicat a consolidé et continué de développer son réseau de relations publiques au sein des cabinets ministériels, auprès des parlementaires à l'Assemblée nationale et au Sénat, dans les administrations (DGE, DGCCRF, ministère de l'Économie, DGEC, DGITM, DGPR au ministère de l'Environnement et SGAE), mais également auprès des parlementaires européens français. La parole de notre fédération est ainsi écoutée, ses analyses demandées et ses positions prises souvent en considération.

Ainsi **l'article 32 de la loi dite Climat & Résilience du 22/08/2021 a repris notre position sur la libéralisation du marché des pièces détachées pour permettre aux équipementiers d'accéder au marché des pièces visibles** qui, pour la plupart, font l'objet aujourd'hui d'un monopole de commercialisation par les constructeurs (*voir infra*).

Une **rencontre entre le Président de la FIEV et la Ministre déléguée à l'Industrie a été organisée au mois de juin 2021.**

Des positions, construites à partir des travaux des groupes de travail et l'analyse de la FIEV, ont été défendues sur des sujets comme la compétitivité/attractivité de la France, la norme euro7, la loi climat, les orientations européennes sur le climat (FIT for 55), l'accès aux données des véhicules, le plan d'investissement France 2030, la traçabilité des plaques.

La liste des positions défendues en 2021 est longue :

- Etats des lieux de la situation des équipementiers (coût matière, pénurie de composants électroniques, etc.)
- Euro7 échappement
- Euro7 particules de frein
- Libéralisation du marché des pièces visibles
- Loi Climat
- Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières
- Fin des véhicules thermiques en 2035 / approche du puits à la roue
- FIT for 55
- Accès aux données (« Business Model » et données B2G)
- Plan d'investissement France 2030.

La FIEV a également **participé à la rédaction de la position commune CCFA/FIEV/FIM/PFA sur la nécessité de ne pas reconduire en juillet 2021 les mesures de sauvegarde sur l'acier à l'entrée de l'UE** (droit additionnel de 25%).

Un **évènement affaires publiques d'échanges avec le député Jean-Marc Zulesi** a été organisé le 28 mai 2021 pour favoriser le dialogue sur les moyens qui permettront de maintenir en France un tissu industriel fort, innovant et attractif.

Le 14 mars, **la FIEV, la PFA, Mobilians, et la CSIAM, représentant l'ensemble** de la filière automobile – constructeurs, équipementiers, distributeurs et services de l'automobile et de la mobilité, importateurs de véhicules – **ont auditionné les candidats à l'élection présidentielle**. Cette journée a constitué le temps fort de la campagne présidentielle consacrée aux enjeux automobiles et de mobilité. **Les organisations représentatives de la filière ont présenté à cette occasion leurs priorités pour le quinquennat à venir**, dans le contexte particulièrement préoccupant de la crise en Ukraine, qui redouble le défi d'une transformation structurelle alors que les perspectives du marché automobile restent très incertaines :

- Faire de la compétitivité le levier majeur d'une nouvelle ambition pour le secteur en France ;
- Faire de la transition écologique un progrès partagé par tous en garantissant la liberté de mouvement ;
- Faire face aux risques pesant sur l'emploi et le tissu d'entreprises, de l'amont comme de l'aval de la filière, avec un impact dans nos territoires ;
- Reconquérir notre souveraineté.

4/Juridique et relations commerciales dans la filière

Concernant les domaines **juridique et les relations dans la filière**, rappelons que notre Syndicat propose aux équipementiers automobiles, et plus généralement aux entreprises qui fabriquent, conçoivent, et inventent les solutions pour tout type de véhicules routiers, mais également aux fabricants d'équipements de garage, d'équipements de contrôle technique et de maintenance une offre étendue de services leur permettant, notamment, de favoriser leurs relations avec les constructeurs ainsi que les acteurs de la rechange indépendante, défendre leurs intérêts auprès des pouvoirs publics ou encore bénéficier de son expertise au travers d'informations et de conseils adaptés.

Rappelons également que dans le domaine des relations dans la filière, **nous avons deux Commissions très actives. La Commission Relations Mondiales Constructeurs – Fournisseurs (CRMCF), Présidée par Raphaël Favre, VP Global Sales Stellantis de Aptiv et la Commission Aftermarket, Présidée par Claude Cham, président d'honneur de la FIEV.**

Au titre de l'exercice 2021, sept sujets méritent d'être signalés :

A / Reprise de la Présidence et du Secrétariat du CLIFA



Le 1/01/2021, les Présidents et DG de la FIEV ont respectivement repris la Présidence et le Secrétariat du CLIFA, structure informelle d'échanges, de réflexions et d'études sur des sujets qualifiés "d'intérêt commun", qui comprend, outre la FIEV, la Fédération Française de Carrosserie (FFC), la Fédération

des Industries Mécaniques (FIM), la Fédération Forge Fonderie (FFF), le Groupement Plasturgie Automobile (GPA) et le Syndicat national du caoutchouc et des polymères (SNCP).

Notre syndicat organise et anime donc les travaux et réunions de celui-ci. Il pilote les réunions avec les constructeurs ainsi que les réunions de préparation.

Dans le cadre de ces fonctions, nous exerçons le rôle de "Porte-parole" des organisations membres du CLIFA au sein du Comité de suivi du Code de Performance et de Bonnes Pratiques (CPBP) mis à jour le 6 novembre 2020. Nous avons également été désigné pour piloter le Groupe de Travail (GT) consacré à l'élaboration de l'"Annexe 3 – Droits de Propriété Intellectuelle (DPI)". Toutefois, lorsque nous avons lancé les travaux de ce GT, RENAULT nous a informés ne pas avoir les ressources disponibles pour y participer dans la mesure où il "se fonde sur une réflexion de long terme à un moment où le court terme et les prochains mois de l'année 2021 seront totalement accaparés par des priorités opérationnelles". A la demande des constructeurs, il a finalement été décidé de reporter le lancement des travaux après la fin des négociations sur les conditions de garantie STELLANTIS. Nous avons par ailleurs recueilli les suggestions de nos adhérents puis présenté nos propositions à RENAULT dans le cadre d'un autre GT consacré à l'élaboration de l'"Annexe 2 - Evolution des coûts en série ("VA / VE")" du CPBP. Les travaux ont ensuite été éclipsés par les travaux sur les pénuries / fortes tensions sur les approvisionnements de matières premières et composants électroniques (voir infra). Avec les deux constructeurs, nous sommes convenus de reprendre les travaux sur le sujet dès que la situation sera plus propice.

Soulignons enfin les échanges que nous avons eus fin 2020 et en 2021 avec Pierre Pelouzet, Médiateur des entreprises, suite à la mission qui lui a été confiée, le 19/10/20, par Bruno Le Maire, Ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance et Agnès Pannier-Runacher Ministre déléguée auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, chargée de l'Industrie, portant sur la mesure et l'amélioration de la qualité des relations entre donneurs d'ordre et fournisseurs de la filière automobile.

B / Poursuite des discussions avec PSA & RENAULT

En 2021, plusieurs sujets et documents ont fait l'objet de discussions, voire d'accords avec les deux constructeurs "français".

■ Amélioration des pratiques de RENAULT & STELLANTIS pour faire face aux conséquences sur la filière automobile des pénuries et fortes tensions sur les approvisionnements de matières premières et composants électroniques

Le sujet de la pénurie et des fortes tensions sur les approvisionnements de certaines matières premières et composants électroniques, tout particulièrement des semi-conducteurs nous a beaucoup occupé en 2021.

Nous avons conduit de **nombreuses enquêtes auprès des adhérents** qui nous ont permis d'avoir une vision assez précise de la situation à laquelle ces derniers étaient, et demeurent, confrontés.

La FIEV a également **corédigé une étude juridique avec le Cabinet Gowling WLG relative aux conséquences de la pénurie mondiale de composants électroniques sur la filière automobile au regard de la force majeure et rédigé et diffusé aux adhérents un courrier type de déclaration de force majeure. Nous avons sensibilisé les pouvoirs publics** et tout particulièrement Mme Agnès Pannier-Runacher, Ministre déléguée auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, chargée de l'Industrie. Nous avons également **beaucoup communiqué dans la presse**, et en particulier diffusé un communiqué de presse le 18 mars 2021, aux termes duquel la FIEV a tiré la sonnette d'alarme et demandé une concertation urgente au sein de la filière automobile.



Après des courriers envoyés par le Président du CLIFA, par ailleurs Président de la FIEV, aux directions des achats STELLANTIS & RENAULT pour réclamer plus de visibilité et de transparence, **des discussions ont été ouvertes avec les deux constructeurs.**

Outre les échanges intervenus au sein du Comité de suivi du CPBP, après quatre réunions entre une délégation du constructeur et une délégation du CLIFA, pilotée par la FIEV, entre le 20/10 et 1/12/21, **RENAULT a accepté d'améliorer la transparence vis-à-vis de ses fournisseurs en matière de volumes et EDI :**

- Sécurisation d'une visibilité à deux semaines avec un risque de non-réalisation des EDI estimé à 15-20% contre 40-50 % préalablement à nos discussions ;

- Engagement sur 2 semaines tout en essayant d'augmenter le délai à 3 ou 4 semaines quand cela est possible, l'objectif étant de 4 semaines ;
- Début décembre 2021, communication des volumes prévisionnels pour le 1er semestre 2022 ainsi que des EDI jusqu'à juillet 2022.

De même, outre les échanges intervenus au sein du Comité de suivi du CPBP, après trois réunions entre une délégation de STELLANTIS et une délégation du CLIFA, également pilotée par la FIEV, sur la période du 8/11 au 14/12/21, **STELLANTIS a ainsi accepté d'améliorer la transparence vis-à-vis de ses fournisseurs en matière de volumes et EDI.** Plus précisément, pour répondre à nos demandes, STELLANTIS a pris les décisions suivantes **pour le périmètre Europe élargie**, détaillées lors de la RIF de novembre 2021 :

- A compter du 24 novembre 2021, chaque mercredi, les appels de livraison de la semaine suivante étaient figés et communiqués aux fournisseurs, ce qui revenait à sacraliser un « ferme » de 10 jours ;
- Adaptation du système industriel du constructeur ayant pour conséquence une communication de volumes prévisionnels engendrant des écarts moins importants par rapport aux commandes fermes et une visibilité de 3 semaines sur les lead-time lorsqu'une production redémarre.

Malheureusement, la situation s'est à nouveau dégradée à partir de mars 2022. C'est pourquoi, fin mai 2022, des discussions ont repris avec STELLANTIS sur le sujet de la programmation des volumes et des *stops and go*. Elles sont toujours en cours et en interne nous avons créé un GT composé d'experts de la supply chain issus d'équipementiers automobiles.

■ **Discussions relatives aux conséquences sur la filière automobile de la hausse du coût des matières premières, du transport et de l'énergie.**

En 2021, les fournisseurs automobiles ont subi des hausses très importantes du coût des matières premières, des transports, mais également de l'énergie, et des salaires, certaines hausses étant aggravées par la guerre en Ukraine. Ces hausses, conjuguées aux tensions très fortes sur l'approvisionnement de certaines matières premières et composants électroniques, a fortement tendu les relations clients-fournisseurs. **Dès les premières tensions, la FIEV est intervenue auprès de RENAULT et STELLANTIS** afin que des solutions soient trouvées via un dialogue constructif et objectif reposant sur la recherche conjointe, entre clients et fournisseurs de solutions équilibrées. Nos premières interventions ont abouti en juin 2021, à une reconnaissance officielle par les

représentants deux constructeurs, dans le cadre du Comité de suivi du CPBP, que la hausse des coûts est un problème réel ne pouvant être ignoré et qu'il est dans l'intérêt de tous les acteurs de la filière – clients et fournisseurs – qu'une solution équilibrée soit trouvée et que la relation soit apaisée. Nous étions alors convenus que ce sujet serait abordé dans le cadre des relations contractuelles que RENAULT et STELLANTIS ont avec leurs fournisseurs dans l'esprit du CPBP signé en novembre 2020, c'est-à-dire dans un esprit de compréhension mutuelle et avec l'intention de le traiter.

Malgré ces prises de position, de très nombreux adhérents nous ont alertés sur l'impossibilité à trouver des accords équilibrés, voire de débiter des négociations. Fort de ce constat, fin septembre 2021, le Président du CLIFA, par ailleurs Président de la FIEV, a écrit aux directeurs des achats de RENAULT et STELLANTIS pour attirer leur attention. D'une part, sur le fait qu'une telle situation avait pour conséquence de dégrader la situation de trésorerie des fournisseurs et les obligeait dans certains cas à vendre leurs produits à perte. Et, d'autre part, que cette situation n'était pas tenable dans la durée et que faute de pouvoir répercuter les hausses de prix qui s'imposent à eux, certains fournisseurs pourraient notamment se retrouver dans l'incapacité d'acheter les matières premières nécessaires à la fabrication des fournitures, augmentant le risque de rupture d'approvisionnement. Il a conclu ses courriers par une demande d'ouverture de négociations sur le sujet.

À la suite de ces courriers, nous avons réussi à ouvrir de véritables discussions sur le sujet avec les deux constructeurs.

Entre le 20/10 et 1/12/2021 nous avons eu quatre réunions avec les représentants de RENAULT. Dans le respect des règles de concurrence, nous avons présenté, les bonnes pratiques de certains acteurs de la filière avec une proposition de les adopter à moyen terme (nécessite que l'ERP du Client le permette) ainsi que des solutions pour traiter les hausses à court terme : Mise en place de "protocoles de gestion des coûts matières" avec une indexation automatique (ex. indexations par métier, des plages de variation au-delà desquelles se déclencherait le processus de révision, un pourcentage de « pain sharing » entre fournisseur et constructeur si possible, une révision trimestrielle & rétroactivité).

Malgré ces échanges, aucun accord n'a pu être trouvé avec RENAULT, ce qui a engendré un nouveau courrier des Présidents des différentes organisations membres du CLIFA, dont la FIEV, au Directeur des achats de RENAULT. Après une relance, début 2022, le constructeur a proposé d'ouvrir des discussions métier par métier avec les différentes organisations représentatives de ces derniers. Malheureusement, aucun accord n'a pu être trouvé à ce jour.

Nous avons également eu trois réunions avec les représentants de STELLANTIS entre le 8/11 et 14/12/21. Dans le respect des règles de concurrence, nous avons également présenté, les bonnes pratiques de certains acteurs de la filière avec une proposition de les adopter à moyen terme (nécessite que l'ERP du Client le permette) ainsi que des solutions pour traiter les hausses à court terme. Au terme de nos échanges, **un accord relatif aux principes généraux afin de traiter les demandes de modifications des prix d'achats contractualisés au regard des différents facteurs inflationnistes identifiés a été conclu entre STELLANTIS et le CLIFA, dont la délégation était pilotée par la FIEV. L'accord prévoit la généralisation de mécanismes d'indexation pour gérer les impacts liés à la hausse/baisse des prix des matières. Concernant les autres facteurs inflationnistes** (énergie, transport, etc.), nous sommes convenus que :

- **Les impacts économiques ne peuvent être appréhendés de façon générique et automatique** compte tenu de la spécificité de chaque fourniture dépendant de la structure de coût, du type d'énergie, du type de contrat, du pays, du type de transport, etc. ;
- **Le constructeur doit négocier avec chacun de ses fournisseurs** un ajustement des prix au cas par cas afin d'évaluer les impacts et de mesurer la perte de compétitivité résultante.

Soulignons également que sur le sujet de la hausse des coûts, nous avons mis en place depuis septembre 2021 un tableau de bord avec un suivi sur 3 ans des cours mensuels de certains minerais, matières premières et indicateurs économiques, dont celui du fret.

■ **Travaux relatifs aux Conditions Générales d'Achat et de Garantie STELLANTIS**

Alors qu'historiquement PSA avait accepté de négocier avec la FIEV ses documents contractuels types (ex. Conditions Générales d'Achat, LCF, conditions de garantie), l'introduction unilatérale par PSA de nouvelles Conditions Générales d'Achat (CGA) et d'un Contrat d'achat type avaient déjà par le passé donné lieu à de nombreuses actions de notre part (analyses juridiques, échanges avec le constructeur, saisine de la Commission d'Examen des Pratiques Commerciales puis négociation d'un guide interprétatif). Insatisfaits par ce résultat en demi-teinte, nous avons régulièrement relancé les représentants du Constructeur sur ce sujet. En 2019, le constructeur nous a finalement confirmé son accord pour réviser ces documents, en partenariat avec notre Syndicat. Plusieurs séances d'échanges ont ainsi été organisées avec PSA sur ses CGA et son Purchase Contract type. Les discussions ont été interrompues à la suite de la fusion avec FCA et la naissance de STELLANTIS. Nous espérons pouvoir reprendre les discussions avec le constructeur, étant entendu qu'il y a des sujets à très forts enjeux, tels que par exemple les droits de propriété intellectuelle, l'utilisation des OSF pour le rechange ou le prix des pièces de rechange non évolutif.

Par ailleurs, dans le cadre du plan de relance automobile annoncé le 26 mai 2020, à l'instar des autres membres de la filière automobile en France, le Groupe PSA a signé la "Charte d'engagement sur les relations entre clients et fournisseurs au sein de la filière automobile", notamment négociée par la FIEV, reconnaissant notamment "la nécessité de faire (...) évoluer, de façon équilibrée, les relations contractuelles", sur de nombreux sujets, dont les Conditions de Garantie et de traitement des Recours Fournisseurs.

A cette fin, **en décembre 2020, après une difficile mise en place de négociations, nous avons repris les discussions entamées en 2019 entre PSA et la FIEV** sur les conditions de garantie du constructeur. Les organisations membres du CLIFA ont accepté que la FIEV, qui avait déjà analysé les nouvelles conditions de PSA, eu des échanges avec le constructeur et élaboré des contrepropositions, pilote les négociations en leur nom. **Début juin 2021, après de nombreuses réunions d'échange entre les mois de janvier et de mai, même si des désaccords demeuraient (ex. sujet du traitement des campagnes de rappel), un certain nombre de compromis avaient été trouvés avec STELLANTIS, permettant raisonnablement d'envisager une évolution vers un texte équilibré.**

Les discussions ont en effet été conduites dans un esprit constructif et la dynamique était bonne. Nous nous étions notamment accordés pour accompagner la diffusion des conditions de garantie d'une lettre de confort et mettre en place un Comité de Suivi. Nous avons bon espoir d'obtenir de STELLANTIS une lettre de confort confirmant que, à périmètre constant (y compris les coûts issus du processus d'amélioration continue pilotée par les usines et tours de contrôle Stellantis – ex. procédure QEC), en moyenne et de manière générale, l'application de ces nouvelles conditions de garantie se traduirait par une baisse des coûts à la charge du fournisseur. Un projet était en cours de validation en ce sens, lequel prévoyait également la réalisation d'un bilan partagé de l'application des nouvelles conditions afin d'en modifier les dispositions si nécessaire dans l'esprit des négociations alors en cours.

Fin juillet 2021, les représentants de STELLANTIS nous ont informés que le document en cours de négociation, qui devait être initialement applicable au périmètre PSA OPEL VAUXHALL, serait finalement applicable à l'ensemble des entités de STELLANTIS, y compris l'ex-périmètre FCA, ce qui nécessitait un travail interne avec l'ensemble de ses implantations mondiales. Puis, en octobre dernier, les représentants du constructeur nous ont présenté une nouvelle version du projet de conditions de garantie résultant de ce travail.

Or après son examen attentif, il est apparu non seulement qu'un certain **nombre de compromis** qui avaient été trouvés **n'ont pas été repris, mais, que de surcroît, les nouvelles rédactions retenues apportent des modifications substantielles à l'équilibre des droits et obligations de chacune des parties** dans le cadre d'une garantie contractuelle.

C'est pourquoi, en décembre 2021, la délégation FIEV/CLIFA a fait part à la délégation du constructeur du contenu de notre analyse et donc de nos réserves, mais également de notre souhait de poursuivre le travail engagé en vue de parvenir à un texte équilibré de nature à répondre à vos attentes et à celles de vos fournisseurs.

Cette proposition n'a pas trouvé d'écho au sein de STELLANTIS et, **début janvier 2022, le constructeur a publié sur son Portail B2B plusieurs nouveaux documents importants, en particulier de nouvelles CGA et conditions de Garantie.**

A la demande et avec la collaboration de la FIEV, les Cabinets d'Avocats GOWLING WLG et ADVANT Nctm, ont analysé ces nouveaux documents au regard des droits français et italien, dans la mesure où le constructeur a dorénavant décidé d'y soumettre ses contrats d'achat de pièces et composants pour l'Europe et le Maroc. Il ressort de ces analyses que **de très nombreuses clauses sont juridiquement critiquables** au regard des lois et règlements français, italien et communautaires.

C'est pourquoi, **le Président de la FIEV, en sa qualité de Président du CLIFA, a écrit à deux reprises à la Directrice des Achats du groupe STELLANTIS pour lui demander de rouvrir les discussions** en vue de s'accorder sur des conditions équilibrées. **Le groupe STELLANTIS ayant répondu par une fin de non-recevoir aux courriers adressés, la FIEV et les autres organisations professionnelles membres du CLIFA ont saisi la Commission d'Examen et des Pratiques Commerciales (CEPC)** afin d'obtenir un avis sur la conformité du contenu des nouveaux documents contractuels de STELLANTIS avec les dispositions des articles L. 420-1 et L.420-2 du Code de commerce relatives aux pratiques anticoncurrentielles ainsi qu'avec les dispositions du Titre IV Livre IV du Code de commerce et notamment celles de l'article L.442-1 du Code de commerce.

Par ailleurs, parallèlement, des courriers d'information ont été adressés à M. Bruno Le Maire, ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, Mme Agnès Pannier-Runacher, Ministre déléguée auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, chargée de l'Industrie, Mme Virginie Beaumeunier, Directrice générale de la DGCCRF et M. Thomas Courbe, Directeur général de la DGE.

■ Poursuite des travaux sur les conditions de Garantie RENAULT

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), en décembre 2020 nous avons conclu un accord avec RENAULT sur ses Conditions de Garantie intitulées "Renault Claim Compensation Procedure - December 2020 - Renault SAS - Standard M.QFE.010/2020" (RCCP 2020). Les organisations membres du CLIFA avaient alors accepté que **la FIEV**, qui avait déjà analysé les documents du constructeur et élaboré des contrepropositions partagées avec RENAULT, **pilote les négociations avec le constructeur**.

En février 2021, nous avons organisé une réunion commune avec RENAULT de présentation aux fournisseurs du nouveau texte des RCCP ainsi que de la lettre de confort et plus généralement des modalités de suivi qui ont été convenues. Cette réunion a été un grand succès puisque 118 personnes y ont participé.

Les travaux avec RENAULT sur le sujet se sont poursuivis puisque nous avons créé un groupe de travail commun sur les sujets spécifiques relatifs aux mises à jour over-the-air (SOTA) et au recours garantie relatif aux opérations réalisées sans changement de pièces. Nous sommes convenus que lorsqu'un accord aura été conclu sur ces deux sujets, nous créerons également un autre GT commun, composé d'experts RENAULT et Fournisseurs, en vue de déterminer le taux des frais de distribution applicable. Rappelons que nous avons également décidé de mettre en place un Comité de Suivi qui aura notamment pour objectif de suivre l'application de ces nouvelles RCCP et de faire un bilan après un an d'application de celles-ci.

Entre juin 2021, date à laquelle les travaux communs ont commencé, et décembre 2021, de nombreuses réunions d'experts et cinq réunions plénières se sont tenues entre les délégations du constructeur et celle des fournisseurs, pilotée par la FIEV. Les discussions se sont poursuivies en 2022 et un accord a d'ores et déjà été conclu sur le sujet du SOTA. Cet accord a été formalisé sous la forme d'une annexe 3.1 des RCCP de décembre 2020 et d'un document détaillant le processus applicable, les deux documents étant disponibles pour tous les fournisseurs sur le Portail de Renault.

Les travaux se poursuivent sur le sujet du recours garantie relatif aux opérations réalisées sans changement de pièces.

C / Obtention de la libéralisation du marché des pièces de rechange visibles au profit des équipementiers qui livrent leurs produits en première monte

Nous défendons depuis de très nombreuses années la libéralisation du marché de certaines pièces de rechange visibles au profit des équipementiers qui livrent leurs produits en première monte. **En 2021**, nos efforts ont été récompensés puisque, grâce à un lobbying efficace, **nous avons enfin obtenu la libéralisation du marché des pièces de rechange visibles ! Une libéralisation qui, comme nous le souhaitions, n'est pas totale, mais permet aux équipementiers qui conçoivent, développent et fabriquent les pièces d'origine de tirer profit de leur savoir-faire et de leur apport inventif et artistique.**

Alors que des dispositions visant à libéraliser le marché des pièces de rechange visibles avaient été censurées deux fois par le conseil constitutionnel (dans la loi d'orientation pour les mobilités, dite LOM, et dans la loi de simplification dite loi ASAP), l'article 32 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi Climat et Résilience, reprend en l'état la proposition défendue par la FIEV. **Comme le souhaitaient nos adhérents** concernés, à compter du 1^{er} janvier 2023 il y aura donc une :

- **Libéralisation totale** pour les pièces relatives **au vitrage** ;
- **Libéralisation pour les équipementiers ayant fabriqué la pièce d'origine, pour les pièces d'optique-lanternerie, rétroviseurs et autres pièces visibles** ;
- Libéralisation au bout de 10 ans (25 ans aujourd'hui) pour les autres équipementiers que ceux ayant fabriqué la pièce d'origine.

Nous ne pouvons que nous réjouir de l'adoption de ces dispositions, que nous appelions de nos vœux depuis de nombreuses années et qui est l'aboutissement d'un long travail, dont l'une des étapes avait été la signature, en octobre 2017, entre la FIEV et le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), en présence des pouvoirs publics, d'une charte de co-commercialisation de pièces de rechange protégées par le droit des dessins et modèles : vitrages, optique-lanternerie et rétroviseurs.

L'entrée en vigueur de l'article 32 de la loi Climat et Résilience en janvier prochain permettra aux équipementiers concernés de livrer à l'ensemble des acteurs du marché les pièces correspondantes. Pour ceux qui livrent déjà leurs produits aux acteurs indépendants, malgré parfois les récriminations ou l'interdiction des constructeurs (voire les actions judiciaires de certains d'entre eux), cela se traduira par la suppression du risque qui pèse sur eux par la reconnaissance claire de leurs droits de livrer leurs produits à l'ensemble des acteurs.

Cette réforme de la législation sur les dessins et modèles, qui aujourd'hui protège principalement le responsable du style du véhicule aux dépens des équipementiers qui engagent leur responsabilité sur la conception, le développement, la fabrication, la performance technique, la qualité et la sécurité des pièces d'origine, profitera *in fine* à la concurrence et donc au consommateur.

Soulignons que les constructeurs pourront toujours utiliser, voire intensifier, la technique du *brand naming* pour l'ensemble de leurs pièces visibles. C'est pourquoi nous poursuivrons notre lobbying en vue d'obtenir la possibilité d'une utilisation de la marque du constructeur sur les pièces visibles par l'équipementier retenu en première monte, lorsque ladite marque fait partie intégrante du design de ces pièces. C'est assurément un combat qui prendra du temps.

D / Elaboration d'une Charte d'engagement des fabricants de solutions de diagnostic électronique

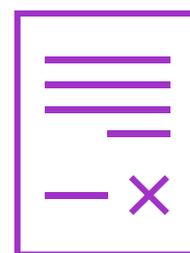
Partant notamment du constat que certains opérateurs indépendants modifient à l'aide d'outils de diagnostic les paramètres techniques des véhicules (modification du kilométrage, du calibrage, ajout de chevaux, accès à / réglage de l'antidémarrage, paramétrage du calculateur...), **en décembre 2020, la Commission Aftermarket a décidé de lancer un GT commun avec le GIEG.**

Tout au long de l'année 2021, le GT s'est réuni à de nombreuses reprises pour travailler sur un projet de Charte. Avec cette Charte nous portons l'ambition de créer un standard visant à préserver l'intégrité du véhicule en respectant les règles de l'Art de la réparation, tout en favorisant une concurrence effective sur le marché de la réparation, conformément au cadre réglementaire existant.

L'objectif à terme étant l'adoption d'une charte européenne par l'EGEA. Le projet a été présenté pour avis à la FEDA, au CNPA

(devenu MOBILIANS) et à la FNA en juillet 2021. Les retours de ces

différentes organisations ont été positifs. Par ailleurs le projet a été **envoyé pour avis à la DGCCRF**, laquelle nous a répondu que "*sous réserve de l'utilisation effective qui en sera faite*", la Charte ne "*paraît pas être contraire à la réglementation en vigueur, et notamment (aux) dispositions du code du commerce*". Elle a toutefois attiré notre attention sur la communication externe qui en sera faite. Cette Charte étant une initiative d'ordre privé, elle nous a demandé de communiquer clairement sur cette caractéristique afin de ne pas tromper les consommateurs et les professionnels.



En contrepartie de leur signature et de leur engagement à respecter les principes de la Charte d'engagement, les signataires auront la possibilité d'utiliser un logo annexé à la Charte lors de leurs communications ou de l'apposer sur leurs produits. En adhérant à cette Charte, les signataires s'engagent à accepter la réalisation d'un audit destiné à vérifier le respect des principes contenus dans la Charte. **Les travaux se sont donc poursuivis en 2022, notamment avec la société SGS, organisme que nous avons sélectionné afin de réaliser les audits, l'objectif étant de garantir une stricte neutralité. Les travaux sont dorénavant terminés.**

E / Lobbying dans le cadre de la révision en cours du cadre juridique européen applicable à rechange automobile

Début 2021, nous avons répondu à la consultation publique de la Commission européenne, ouverte du 12/10/20 au 25/01/21, relative à l'évaluation du règlement (UE) n° 461/2010 concernant l'exemption par catégorie applicable au secteur automobile. Les enjeux liés à la révision de ce texte qui interviendra en 2023 sont très importants pour les adhérents qui ont une activité sur le marché de la rechange indépendant.

C'est en effet ce texte qui notamment :

- Définit les différentes catégories de pièces de rechange, en particulier les notions de pièces d'origine et pièces de qualité équivalente ;
- Interdit aux constructeurs de convenir avec les équipementiers et leurs fournisseurs d'outils et équipements des restrictions qui limitent leur faculté de vendre leurs produits à des réparateurs agréés par les constructeurs (qui peuvent s'approvisionner auprès de 1/3) ou à des réparateurs indépendants ;
- Interdit aux constructeurs de limiter à la faculté pour les équipementiers d'apposer effectivement et visiblement leurs marques ou logos sur les composants et pièces livrées pour la première monte ou pour la rechange ;
- Prévoit la liberté pour les membres des réseaux constructeurs de vendre des pièces à des réparateurs indépendants qui les utilisent pour la réparation ou l'entretien.

Le rapport d'évaluation de la Commission publié le 28 mai 2021, complété par un document de travail (« Staff Working Document ») détaillé et de six annexes techniques, **reprend les positions défendues par la FIEV** : (i) les opérateurs indépendants ne peuvent continuer à exercer une pression concurrentielle que s'ils ont **accès** à des intrants essentiels tels que les **pièces de**

rechange, les **outils**, la **formation**, les **informations techniques** et les **données générées par les véhicules**. (ii) Les marchés des pièces de rechange semblent généralement caractérisés par **deux rigidités** en particulier. Premièrement, les accords contractuels conclus entre les équipementiers et les constructeurs peuvent empêcher les premiers d'approvisionner directement le marché de l'après-vente ou entraver cet approvisionnement via "des **contrats dits « d'outillage »**" ou **l'obligation "parfois" imposées aux équipementiers de transférer les droits de propriété intellectuelle à leurs clients**. Deuxièmement, les accords entre les constructeurs et les réparateurs agréés peuvent obliger ou inciter ces derniers à acheter la plupart de leurs pièces détachées directement au constructeur automobile.

Comme nous le souhaitons, à ce stade, la Commission s'oriente donc vers une reconduction des règles actuelles, qui arrivent à échéance mi-2023, **avec une mise à jour, notamment pour tenir compte de l'importance que l'accès aux données est susceptible d'avoir en tant que facteur de concurrence**.

F / Action extérieure visant à la promotion de la FIEV

Nous avons **piloté la réalisation d'un dossier publié en mai 2021 dans la revue Jurisprudence Automobile consacré aux enjeux de la filière automobile**. Dans le cadre de ce dossier nous avons rédigé **un article sur les outils mis en place dans la filière dans le domaine des relations clients – fournisseurs** et corédigé avec la direction économique d'**un article sur la compétitivité**.

En juillet 2021, nous avons **mis à jour l'étude** relative à la **rupture des relations commerciales publiée dans le Lamy Droit Economique** en 2018.

En **août 2021**, nous avons publié une **contribution dans le Dictionnaire de droit de la concurrence, consacrée à la "Distribution automobile"**. Celle-ci est en accès libre dans la version en ligne du dictionnaire :

<https://www.concurrences.com/fr/dictionnaire/distribution-automobile>



Enfin, en **septembre 2021** nous avons participé à **la table ronde sur l'évolution et enjeux des relations clients-fournisseurs** (avec Samuel Cochon, Vice-President of Garrett Motion, François Liotard, CEO Lisi Automotive, Corinne Molina, Vice-President and co-founder of the Mader Group et Gilles Testu, Purchasing VP, Head of Supplier Relationship and Risk Management at Stellantis)

organisée **dans la cadre de "FEAL 2021 THE GREEN FUTURE OF AUTOMOTIVE"**.

G / Activité liée à la gestion des structures internes

Soulignons que **les actions de transformation des structures juridiques, initiées en 2019, se sont achevées de 2021 avec la finalisation de deux TUP**. D'une part, celle de la SAS Equip Auto et de la SAS Société d'Exploitation Equip Auto. D'autre part, celle de la FIEV avec la SEPAC.

Dans le cadre du contrat de prestation de services liant la FIEV à la SAS Equip Auto, la FIEV a accompagné juridiquement cette dernière dans le cadre de la procédure de sauvegarde de l'organisateur principal et de l'annulation des éditions 2021 et 2023 du Salon. Elle a également participé à la renégociation du contrat de prestation de services avec Comexposium.

Soulignons enfin qu'en 2021 **la FIEV a continué d'assurer la direction du Centre de Médiation de la Filière Automobile (CMFA)** qui, outre la FIEV comprend la FFC, la FIM, la FFF, le GPA, le SNCP et le CCFA. **2021 a été l'occasion** pour ces derniers d'élire **Serge Perret, Président du SNCP et par ailleurs membre du Comité Directeur de la FIEV, en qualité de nouveau Président** du CMFA.

5/ GIEG

Rappelons que le GIEG réunit depuis 1988 des industriels qui fabriquent et distribuent des équipements de garage en France. **Présidé depuis peu par Clément Perrin, Workshop Equipment Manager chez Hella France**, il a poursuivi ses travaux. En 2021 les membres du GIEG ont **travaillé en partenariat avec la DGEC et l'UTAC sur des cahiers des évolutions de cahiers des charges d'équipement pour le contrôle technique** que ce soit pour les plaques à jeux PL, ou encore pour les outils d'interrogation des données standardisées (OBD) sur les dispositifs de diagnostic des systèmes embarqués de contrôle des émissions polluantes. Le GIEG a également travaillé avec la Commission Aftermarket sur la création d'une charte d'engagement pour les fournisseurs d'outils de diagnostic (voir supra).

6/ SECUR

Cette année encore, le SECUR (Service d'Etudes et de Conseils aux Usagers de la Route), **association loi de 1908 présidée par Eric Burban, DG de Corteco, et animée par la FIEV**, 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**.

L'objectif des deux collectives est de constamment informer les automobilistes sur le rôle que jouent les amortisseurs, en matière de tenue de route, et les filtres d'habitacle pour leur sécurité à l'intérieur du véhicule. Une campagne de communication nous semble d'autant plus nécessaire qu'une certaine démobilitation des professionnels a été constatée sur le terrain en dépit d'une attente réelle d'informations à destination de leur clientèle.

C'est pourquoi, les deux collectives poursuivront en 2022 leur démarche de communication à destination des automobilistes, des professionnels du secteur et des centres d'enseignement technique.

7/ Section Plaques

La Section Plaques, **présidée par André Bouchenoire, Directeur commercial de SPM Groupe**, a **poursuivi ses travaux relatifs à un protocole de traçabilité** de la fabrication à 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 FIEV sur ce sujet ont été 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. Le processus n'est toutefois pas allé à son terme.

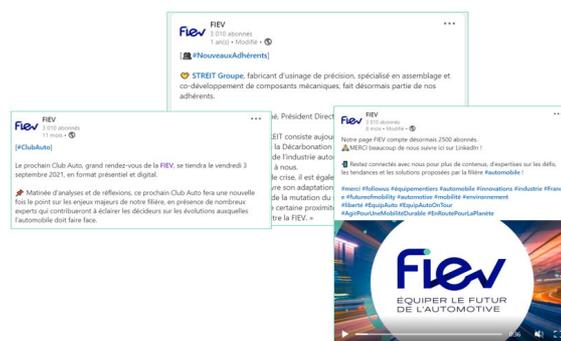
De plus, une **affiche sur la réglementation des plaques** pour les contrôles techniques a été créée dans le but d'aider les contrôleurs à mieux identifier les non-conformités sur les plaques d'immatriculation ; la version digitale de cette affiche sera envoyée aux différents centres de contrôle technique en 2022.

8/ Communication & Événements de la FIEV

Sous l'impulsion de **Christian Janson, DGA de Style and Design Group, VP Communication de la FIEV**, en 2021 notre Syndicat a continué de porter une communication et une image renouvelées grâce à :

- **Une présence renforcée sur les réseaux sociaux**

- +37% d'abonnés sur LinkedIn
- +11% d'abonnés sur Twitter



- Des partenariats enrichis avec les médias permettant des échanges et partages avec nos adhérents sur des sujets à forts enjeux.
 - **#BeMyGuest : 6 émissions co-brandées FIEV**, en live sur les réseaux sociaux, animées par l'influenceuse Stéphanie Cansell :
 - Post-Covid : EQUIP AUTO innove ! Avec Claude CHAM, Président de la FIEV & Philippe BAUDIN, Président d'EQUIP AUTO
 - Décarbonation des transports & mobilités : les équipementiers unissent leurs énergies, avec Thierry MÉTAIS
 - Libéralisation des pièces visibles : victoire des équipementiers, avec Laurent TARDY, Directeur Général de SAINT-GOBAIN
 - Changer ses amortisseurs pour plus de sécurité ! Avec Stéphane DUCREAU, Président de Collective des Amortisseurs
 - Les équipementiers automobiles français à la conquête du monde : stratégie de développement par SNECI
 - **Mobility TV** : Partenariat aux côtés, de la PFA et du CNPA pour 48 émissions réalisées entre septembre 2021 et août 2022.
 - **Une campagne influenceurs pilotée par l'URF**
 - Réalisation d'une campagne d'influence inédite pour promouvoir les actions et les engagements pris par les professionnels pour une mobilité routière innovante et décarbonée. Lancement de la campagne en août 2021 : **#EnRoutePourLaPlanète**. La vidéo a été vue +350 000 fois.
 - **18 vidéos réalisées en partenariat avec le Dr Saldmann et l'UIMM** pour sensibiliser les équipementiers et leurs salariés aux bons gestes face à l'épidémie de Covid.
 - **Dans la série de podcasts « Éclairages » de la FIEV** qui décryptent les enjeux de la filière automobile, **deux podcasts ont été publiés en 2021** :
 - Les relations clients-fournisseurs au sein de la filière automobile
 - L'accès aux données des véhicules
- **Une stratégie de relations presse pour une visibilité accrue du syndicat**

- Un rayonnement médiatique significativement nourri par les réactions et les éclairages experts du syndicat sur les actualités fortes de l'industrie automobile (réunions à l'Élysée, Plan Climat, pénurie...).
- Des actualités du syndicat et de ses adhérents largement relayées (site web, podcast) permettant de nourrir auprès des journalistes en charge des sujets automobiles une image de syndicat moderne, ancré dans son époque, et d'entretenir sa lisibilité.
- Une tribune propice à la valorisation auprès de l'écosystème industriel français de la prise de position de la FIEV, incarnée par son président, face aux pouvoirs publics et à leurs choix technologiques et réglementaires.



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

- Une **veille institutionnelle** diffusée chaque lundi à nos adhérents
- Une **revue de presse quotidienne**
- Une **newsletter hebdomadaire** :

Pour partager des contenus à valeur ajoutée : 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.



■ **Événements de la FIEV**

Les « **Matinales de la FIEV** » sont des rencontres d'informations et d'échanges au cœur des régions. La deuxième édition s'est tenue **le 15 octobre 2021 en Occitanie, au Centre International des Conférences Météo France, à Toulouse en partenariat avec le Cluster TOTEM et la société Continental Automotive France.**



Cette matinale a été inaugurée et ouverte par **Thierry Cotelle**, Conseiller de La Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée et clôturée par **Dominique Faure**, 1ère Vice-Présidente de Toulouse Métropole Economie et Maire de Saint Orens. Trois tables-rondes animées par **Laurent Meillaud**, journaliste automobile spécialisé dans les nouvelles technologies étaient au programme de cette matinée :

- **OS du véhicule : faire du soft, c'est vraiment hard.**
- **Hydrogène : bientôt sur terre et dans les airs ? Regards croisés entre mobilité terrestre et aéronautique.**
- **Partenariats publics-privés : Recherche cohésion désespérément !**

Le « **Club Auto** », lancé il y a 3 ans, représente un jalon dans la mise en place de nouveaux services qui permettent aux adhérents d'améliorer leur connaissance des marchés automobiles. Il s'agit d'un rendez-vous dorénavant semestriel ouvert à la presse et à l'ensemble de l'écosystème et plus précisément une matinée d'échanges au cours de laquelle des internes et externes viennent présenter leur vision des grands enjeux auxquels doit se préparer la filière afin d'éclairer les décisions des adhérents de la FIEV.



En 2021, les sujets suivants ont été abordés :

- **Implications de l'émergence du véhicule électrique : comment piloter la transition écologique et son impact industriel ?**

- **Electrification : et si on se souciait (vraiment) de l'impact auprès des usagers ?** Quelles sont les conséquences de la transformation du parc automobile ?
- **Pourquoi se focaliser sur l'électrique uniquement et ne pas tenter aussi d'autres solutions pour décarboner les transports ?**

9/ EQUIP AUTO

■ EQUIP AUTO On Tour 2021

Fin 2020, la FIEV, en partenariat avec la FFC et le Groupe COMEXPOSIUM, a créé "EQUIP AUTO on tour", **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 sont tenus à **Avignon, Lille, Lyon, Mulhouse, Nantes et Toulouse.**



Placés sous l'égide du salon EQUIP AUTO Paris, ces rendez-vous se sont adressés en priorité aux activités majeures des services à la mobilité et de l'après-vente pour les véhicules : la distribution, la maintenance, la réparation et les services.

Avec une **fréquentation totale de plus de 6 000 professionnels** présents dans les six villes-étapes choisies, le tour de France inédit d'EQUIP AUTO On Tour s'est imposé comme le nouveau rendez-vous en régions de l'après-vente automobile et des services pour la mobilité. EQUIP AUTO On Tour aura permis aux

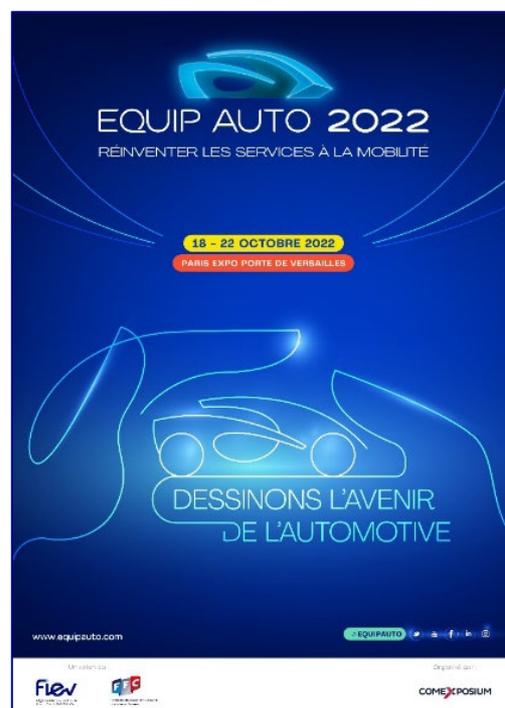
123 sociétés exposantes qui se sont mobilisées pendant 6 semaines, d'aller à la rencontre des professionnels pour y présenter leurs dernières innovations.

■ EQUIP AUTO Paris 2022

Après avoir conclu que la situation sanitaire et économique incertaine n'était pas propice à la tenue du salon EQUIP AUTO Paris en 2021, la FIEV propriétaire d'EQUIP AUTO et ses partenaires, la FFC et le groupe Comexposium, ont conclu un accord avec le Parc des Expositions de Paris Porte de Versailles pour organiser l'évènement en 2022.

La prochaine édition du salon EQUIP AUTO s'installera du 18 au 22 octobre 2022 dans les halls 1, 2.2 et 2.1 du Parc des expositions de Paris Porte de Versailles. L'évènement de référence de la zone EMEA de l'après-vente automobile et des services liés à la mobilité connectée conserve son rythme biennal et s'inscrit désormais dans un nouveau calendrier, à l'automne, les années paires.

En parfaite cohérence avec ses nouvelles signature et promesse, signes forts de son évolution et de son engagement auprès des professionnels, « Dessinons l'avenir de l'automotive », EQUIP AUTO réunira les acteurs de la chaîne de valeur automobile élargie aux nouveaux acteurs liés à la mobilité connectée.



4 grandes thématiques

Dans ses précédentes éditions, EQUIP AUTO avait réuni le présent et le futur de la réparation : « Réparer aujourd'hui, préparer demain ». Depuis deux ans, les mutations de fond déjà à l'œuvre se sont accélérées : nouvelles mobilités, décarbonation des transports, transition écologique, technologies digitales, autonomisation de la conduite, etc.

EQUIP AUTO doit à la fois capitaliser sur son rôle d'accompagnement et d'anticipation pour le monde de la réparation, et représenter un phare de ces grandes évolutions. Objectif : dessiner l'avenir de l'automotive.

Plus ambitieux et inclusif, le salon élargit ses thématiques et son potentiel afin de consolider sa vocation de salon de Filière, avec l'ensemble des équipements, produits, services et innovations technologiques des acteurs tant de l'après-vente que de la première monte :

1. Économie circulaire : l'Automobile Durable

Dépollution, recyclage, PIEC et remanufacturing, garage écologique, véhicules d'occasion.

2. Innovations technologiques : le Garage du Futur

Maintenance électronique, garage connecté, mécanique et carrosserie.

3. Transition énergétique & maintenance : l'Après-Vente Demain

Nouvelles motorisations : de l'OE à l'après-vente, rétrofit, éthanol et carburants de synthèse.

4. Les Professionnels de Demain

Formation, recrutement, transmission d'entreprises.

Le salon s'anima donc durant 5 jours autour de ces 4 thèmes majeurs. Ainsi, visiteurs et exposants retrouveront non seulement les rendez-vous traditionnels d'EQUIP AUTO, tels que les Grands Prix Internationaux de l'Innovation Automobile, les conférences et ateliers à haute valeur ajoutée en lien avec ces sujets transversaux à la filière automobile mais aussi les Villages : Univers VO, Startups, Carrosserie-Peinture et les nombreuses animations qui en découlent.

■ **Création de la Paris Automotive Week**

En juillet 2021, le salon EQUIP AUTO Paris et le MONDIAL DE L'AUTO ont annoncé le lancement de la Paris Automotive Week pour l'automne 2022.

PARIS **AUTOMOTIVE** **WEEK**

Pour la première fois, les deux événements phares du secteur automobile, le salon EQUIP AUTO et Le MONDIAL DE L'AUTO, l'un BtB, l'autre BtC, se rassemblent sous une même bannière en créant la Paris Automotive Week qui se tiendra, Porte de Versailles, du 17 au 23 octobre 2022.

Cette semaine de l'automobile s'articulera autour d'une série d'événements, de prises de parole inspirantes et d'essais. Elle constituera une première dans le monde réunissant professionnels et grand public, et sera l'occasion pour la filière automobile de partager avec les Français, journalistes et visiteurs du monde entier, sa vision d'avenir de l'automobile et de la mobilité (Unité de lieu et de date sous une même marque ombrelle).

