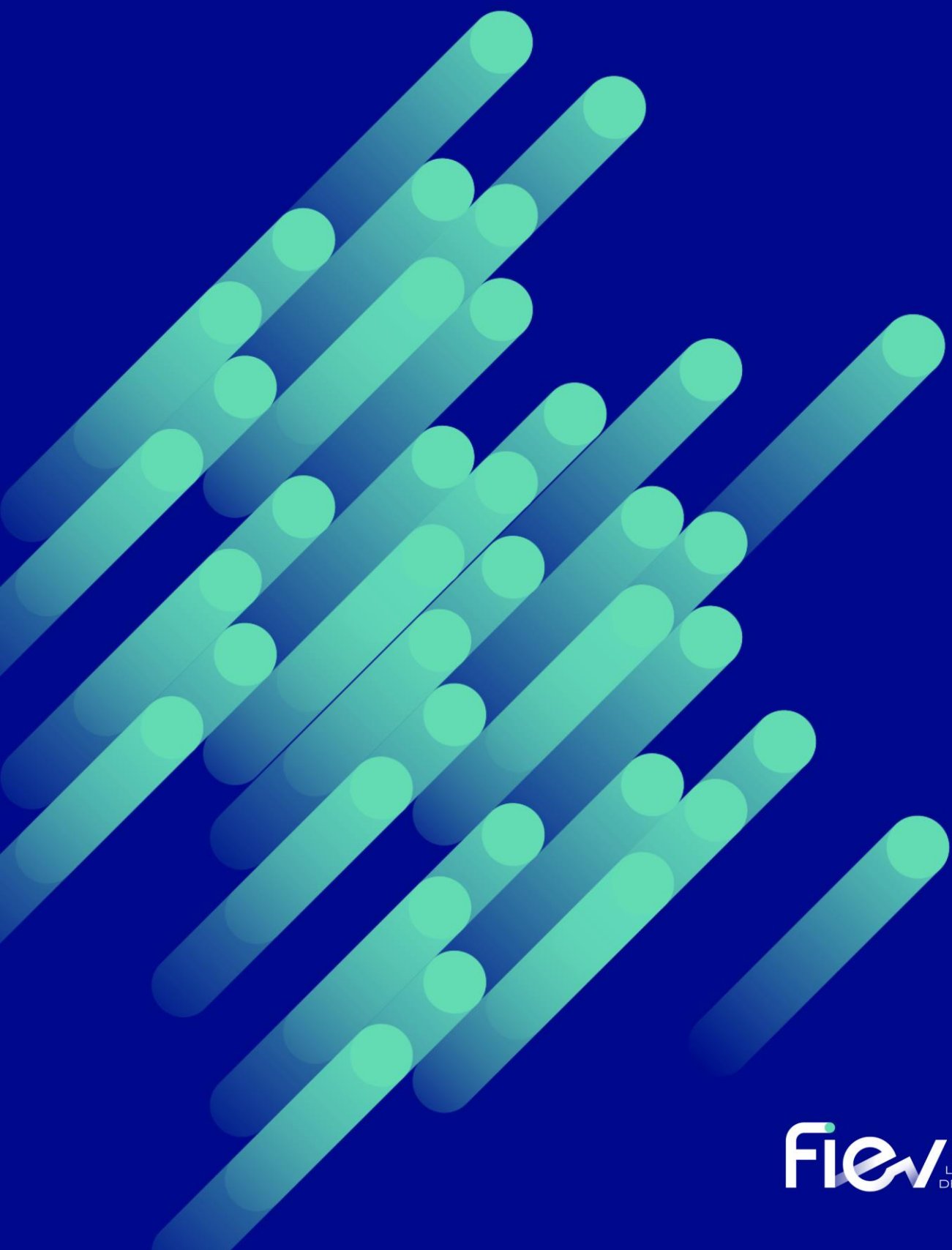


# Rapport d'activité de l'exercice 2022



## Environnement automobile de l'année 2022

### 1/ L'environnement économique

En 2021, la croissance économique a atteint 6,9 %. Cette performance exceptionnelle, en grande partie liée à un phénomène de rattrapage après la crise provoquée par la pandémie de Covid-19 en 2020, ne s'est pas reproduite en 2022, avec une croissance mondiale de 3,4%, soit de moitié inférieure à celle de 2021. La guerre en Ukraine, sans doute l'évènement géopolitique le plus marquant de l'année 2022, a déclenché de nombreuses répercussions sur le plan économique. Elle a entraîné une augmentation des prix de l'énergie, et a généré de nouvelles incertitudes dans un contexte économique encore défavorable et où les problèmes d'approvisionnement persistent.

La zone euro, qui a été la plus impactée par la pandémie et les crises qui en suivirent, s'en sort assez bien avec une croissance de 3,5% de son PIB en 2022. Une croissance de 0,8%, proche de la récession, est prévue en 2022 avec de nombreuses disparités. La croissance de la France devrait être de 0,7% en 2023 contre 2,6 % en 2022. Si la prévision de croissance allemande de -0,1%, contre 1,8% en 2022, se confirme l'Allemagne serait quant à elle en récession d'ici la fin 2023.

Outre Atlantique, les Etats-Unis, qui ont connu une croissance de 2,1% en 2022, ne devraient voir leur croissance croître que de 1,6% en 2023.

Les pays émergents d'Asie seront ceux qui s'en sortiront le mieux en 2023. Ainsi, la prévision de croissance de l'Inde est de 5,9% en 2023, contre 6,8% en 2022. De son côté, la Chine, bénéficie d'une prévision de croissance de 5,2% en 2023 contre 3,0% en 2022, suite à des confinements dans certaines villes.

Ces perspectives en berne s'expliquent par le déploiement de mesures nécessaires pour enrayer l'inflation, les répercussions de la récente détérioration des conditions financières et la poursuite de la guerre en Ukraine. L'inflation globale mondiale devrait chuter de 8,7% en 2022 à 7% en 2023 sous l'effet de la baisse des prix des produits de base, mais l'inflation sous-jacente (hors alimentation et énergie) diminue plus lentement. Ainsi, dans la plupart des pays, l'inflation ne devrait pas revenir à son niveau cible avant 2025.

## 2/ Le Contexte automobile mondial

### A / Une production automobile en souffrance

Dans ce contexte complexe et instable, la production automobile mondiale subit toujours des problèmes d'approvisionnements ainsi qu'une pénurie de composants électroniques impactant encore de nombreuses régions du monde. Ce à quoi s'ajoute l'augmentation du coût de nombreuses matières premières. Malgré cela, la production automobile mondiale a poursuivi sa reprise en 2022. Les usines automobiles tournent toujours au ralenti mais la situation s'améliore. En 2022, la production mondiale de véhicules légers a augmenté de 7,6%, selon des données de l'OICA. Avec 81 millions de voitures assemblées, le secteur enregistre une deuxième année de croissance consécutive. Une performance largement portée par la Chine qui a largement contribué à la croissance du secteur et affiche une rapide montée en puissance dans la mobilité électrique. A noter que la production automobile en 2022 reste en repli de 7,1% par rapport à 2019, où 88 millions de VL ont été produits.



De fortes disparités persistent par région : Le continent américain a vu sa production automobile croître de 7,6%. Avec une reprise de 10,4% de la production en Amérique latine, pour rappel c'était avec l'Europe l'une des régions les plus touchées en 2020, le Brésil, voit sa production automobile de véhicules légers (VL) progresser de 6,8% en 2022, pour s'établir à 2,2 millions d'unités. La production argentine est en hausse de 40%, supérieure de 138% à son niveau de 2019. A l'inverse, le Canada stagne et le Mexique accuse une chute de 7,1% en 2022. Les Etats-Unis ont entamé une bonne reprise avec 9,7 millions d'unités produites en 2022, soit une hausse de 12% de leur production de VL par rapport à 2021, production toutefois toujours bien en dessous des 10,5 millions de VL en 2019.

La production de VL en Asie a été la moins impactée par la crise des semi-conducteurs. La région a connu une croissance de 11% en 2022, dépassant son niveau de 2019. La Chine et l'Inde poursuivent leur reprise, avec une hausse de 11,2% en 2022 pour la Chine, soit 25,7 millions de VL, et une hausse de 22,3% de la production en Inde, soit plus de 5 millions de VL produits.



A l'inverse, le Japon voit sa production automobile poursuivre sa chute avec 7,3 millions de VL produits contre 9,2 millions en 2019, soit une baisse de 21% par rapport à 2019. La production coréenne repart quant à elle à la hausse (+9%) et s'établit à 3,7 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. L'Union européenne des 27 états et le Royaume-Uni affichent une reprise de 6,1% de leur production de VL en 2022, avec 13,6 millions de VL, mais toujours une perte de près de 4,2 millions d'unités par rapport à 2019.

Il existe cependant quelques disparités par pays :

- +12,4% en Allemagne (3,7 millions d'unités produites en 2022 soit 1,3 million de moins qu'en 2019) ;
- +7,4% en Espagne (2,2 millions d'unités produites en 2022 soit 610 000 de moins qu'en 2019) ;
- +10,0% en France (1,4 millions d'unités produites en 2022 soit 789 000 de moins qu'en 2019) ;
- -9,8% au Royaume-Uni (855 000 unités produites en 2022 soit 505 000 de moins qu'en 2019) ;
- +6,3% en Italie (742 000 unités produites en 2022 soit 113 000 de moins qu'en 2019).

Du côté des pays d'Europe de l'Est et d'Europe centrale, la République Tchèque voit sa production progresser de 10,02% alors que celle de la Slovaquie est en repli de 2,9%.

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

Dans ce contexte, la production mondiale du groupe Renault (incluant Dacia, Samsung hors AvtoVaz) est en progression de 8,1% à 2,3 millions d'unités en 2022. En France la production du groupe s'élève à 432 000 VL, en baisse de 10,5%, et représente 19% de la production totale du groupe (hors AvtoVaz).

En 2022, la production du groupe Stellantis (hors FCA) s'est établie à 2,6 millions de VL soit une production stable de 3,6% par rapport à 2021. Le groupe réalise près de 26% de sa production mondiale de VL en France qui s'établit à 678 000 unités en progression de 2,5%.

La production des groupes français en France en 2022 est donc en repli de 3,0% et atteint 1,11 million de VL. La production en France de Toyota a quant à elle progressé de 31%, soit 273 000 véhicules produits. En 2022, les constructeurs ont donc produit près de 1,4 million d'unités en France en progression de 2,3% par rapport à 2021, mais près de 800 000 véhicules légers de moins qu'en 2019.

En 2023, l'industrie automobile française demeurera encore touchée par les problèmes d'approvisionnement et des hausses des prix des matières premières mais la production devrait

progresser légèrement. La production mondiale devrait également progresser, soutenue par l'Inde et la Chine mais également l'Amérique.

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

En 2022, **les ventes de véhicules en Europe** (UE 27+RU+AELE) ont chuté de 6,2% pour s'établir à 12,9 millions de VL, tout comme celles d'Amérique du Nord en baisse de 8,5% par rapport à 2021. A l'inverse, les marchés d'Amérique du Sud et d'Asie ont poursuivi leurs reprises avec une croissance de 3,0% pour l'Amérique du Sud et +8,1% pour l'Asie.

Les problèmes d'approvisionnements impactent encore fortement les marchés automobiles. En 2022, il s'est vendu 79,4 millions de véhicules légers dans le monde, **un marché qui se maintient par rapport à 2021 mais toujours en recul de plus de 10% par rapport à 2019**. 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 a été la plus lente.

A noter que 7,8 millions de véhicules électriques ont été vendus à travers le monde, dont 5 millions en la Chine, soit une augmentation de près de 70% par rapport à 2021.

Sur le premier trimestre 2023, le marché mondial des VL repart à la hausse avec 20,5 millions d'unités vendues soit une hausse de 4,9%. Sur cette période, au niveau mondial, même si l'écart s'est largement réduit, il manque encore 1,5 millions de VL pour retrouver le niveau de 2019, dont 1 million imputable à l'Europe et 500 000 à l'Amérique du Nord.

Les ventes de véhicules légers ont progressé de 9,4% sur les 4 mois 2023 par rapport à 2022 avec 27,4 millions VL immatriculés dans le monde, **les ventes mondiales restent néanmoins en repli de 5,5% par rapport à 2019**. On constate de nombreuses disparités par région, même si toutes les régions sont en progression par rapport à 2022, le marché de l'UE+AELE+RU est loin d'avoir retrouvé son niveau de 2019 avec une baisse de 22,5%, de même pour le Brésil (-26,4% sur 4 mois 2023 vs 2019). Les Etats-Unis s'en sortent un peu mieux malgré un repli de 7,5% par rapport à 2019. A l'inverse, La Turquie, le Moyen Orient, l'Inde, la Chine et la Corée du Sud ont retrouvé leur niveau de 2019 et sont même en progression.

### 3/ Activité des équipementiers en France

**La conjoncture est restée difficile en Europe en 2022** ; pour autant l'activité s'est améliorée par rapport à une année 2021 encore très impactée par la crise du Covid. L'activité des équipementiers installés en France s'est légèrement redressée par rapport à 2021 avec un **chiffre d'affaires total de près de 15 milliards d'euros, en croissance de 7,7%** par rapport à l'année précédente.

**La production à destination des clients présents en France croît de 7,9%** pour atteindre 6,7 milliards d'euros, et ce malgré les pénuries des semi-conducteurs toujours existantes et les problèmes de logistique. Les exportations des usines françaises, qui ont totalisé 8,3 milliards d'euros en croissance de 7,5%, ont profité de la légère reprise d'activité en Europe. Leur part dans le total des ventes est resté stable à 55,5%.



**L'activité des équipementiers en 2023 devrait reprendre**, en raison d'une situation beaucoup moins tendue. La situation s'améliore et les problèmes d'approvisionnement sont moins importants.

**La reprise de 2022 n'a pas pu empêcher une légère baisse des effectifs de 1,6%**. Ainsi 57 400 personnes étaient employées au 31 décembre 2022 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 2022, le solde commercial de la branche « équipements pour automobiles », est négatif pour la septième 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 **-6,46 milliards d'euros**. Il s'est dégradé de plus de 2,2 milliards d'euros par rapport à 2021 en raison d'une hausse de 15,1% des importations, à 27,7 milliards d'euros, qui a été beaucoup plus forte que celle des exportations en hausse de seulement 7,0% avec 21,3 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 2022, 76% de nos échanges se font avec ces pays.



## Événements marquants de l'exercice 2022

Avant de présenter les actions les plus notables de notre syndicat, il convient de rappeler que l'année 2022 a été marquée par des événements importants pour celui-ci et sa gouvernance.

### A/ Claude Cham, 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 et ce dernier a poursuivi son implication en tant que Président d'honneur et Trésorier du syndicat.

Pour des raisons personnelles, **Jean-François Le Bos a démissionné de son mandat** en septembre 2022. **Le 21 septembre 2022**, conformément aux statuts et sur proposition du Bureau, afin d'assurer l'intérim de la Présidence, **le Comité Directeur a élu Claude Cham Président du Syndicat.**

### B/ Stefan May, nouveau Trésorier de la FIEV

Claude Cham ayant démissionné de sa fonction de Trésorier, le 15 mars 2023, le **Comité Directeur a désigné Stefan May Trésorier** du Syndicat pour la durée restant à courir du mandat de son prédécesseur.



### C / Mouvements au sein de l'équipe FIEV

En mai 2022, dans le cadre d'un contrat de prestations à temps partiel, Frédéric Martin est venu renforcer l'équipe de la FIEV dans le domaine des affaires publiques. De même, suite au départ de Hugues Boucher, Responsable Techniques et Affaires Publiques, chez Symbio, en décembre 2022, dans le cadre d'un contrat de prestations à temps partiel, Marc Pajon est venu renforcer l'équipe de la FIEV dans le domaine des affaires techniques et industrielles. Par ailleurs, en janvier 2023, Xavier Chaptal a été recruté pour succéder à Hugues Boucher.

Soulignons enfin l'arrivée en décembre 2022 de Marieke Hoedts qui, dans le cadre également d'une convention de prestations, pilote l'activité comptable de la FIEV.

## D / Poursuite de la démarche de recrutement de nouveaux adhérents

Cette démarche s'est poursuivie avec dynamisme puisqu'elle a permis d'accueillir à la FIEV 16 nouveaux adhérents en 2022 :



**ARAYMOND** conçoit, fabrique et commercialise des systèmes d'assemblage et de fixation.



**ARMONY** est le licencié Européen de la marque LUCAS pour la gamme Engine Drive depuis 2008.



**ATEQ** est le leader mondial des tests d'étanchéité pour les lignes d'assemblage.



**AUTEL France** est une entreprise spécialisée dans le domaine du diagnostic automobile.



**BORGWARNER** développe des solutions technologiques propres et efficaces pour les véhicules à combustion, hybrides et électriques.



**CARMOOV ENERGY** développe un système permettant de capter les sources d'énergies cinétique, mécanique et thermique non utilisées lors de l'utilisation d'un véhicule.



**CLARIOS** est leader mondial dans le domaine des solutions avancées de stockage énergétique.



**FLEXFUEL** est spécialisé dans l'optimisation des performances et des consommations des moteurs.



**LAUNCHPRO France** diffuse les appareils de diagnostic multimarques de la marque LAUNCH.



**MECAMINUTE (WORKSHOP MOBILE)** est une start-up au concept de garage mobile unique.



**MERIT France** est le fournisseur de tous les commutateurs que l'on peut trouver à l'intérieur de l'habitacle ou à l'extérieur du véhicule.



**MULLER AUTOMOTIVE SAS** fournit services et matériels pour les centres de contrôle technique et les ateliers automobiles.



**PROCODIS France** est un équipementier spécialisé sur les lignes produits, moteur, pièces techniques, embrayage, liaison au sol, freinage, antivibratoire et pièces de maintenance.



**PROVAC** est le leader français de la sécurité active automobile et le spécialiste des équipements, outillages et consommables au service du pneumatique.



**RAVAGLIOLI S.p.A.** est leader dans la construction de ponts élévateurs et fait partie des plus importants acteurs producteurs d'équipements pour le service des pneus et de chaînes de diagnostic.



**STYLE & DESIGN** unique acteur différenciant de création et de fabrication sur mesure et en série, d'objets pour le secteur du transport et du luxe.

## Activité de la FIEV au cours de l'exercice 2022

### 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. L'objectif est de les aider à relever les défis d'une industrie en pleine mutation.

Les principales réalisations du service économie et statistiques pour 2022 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 hausse des prix de l'énergie et des matières premières ainsi que du conflit Ukraine/Russie sur l'activité et le chiffre d'affaires 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 auprès de nos adhérents sur la façon dont ils envisagent de prendre le virage **de la mobilité électrique et l'interdiction du moteur thermique en 2035 en Europe**.

#### ■ 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, Stellantis et Renault, dans le monde (hors USA).

### ■ Observatoire des marchés

En 2022, 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 2022 :

- Le marché européen : Quels sont les perdants & gagnants en 2021 ?
- Quelles sont les étapes et les perspectives de marché si l'on confirme les ambitions vers la neutralité carbone ?
- Où en est-on sur les problématiques d'approvisionnement des matières premières, que ce soit pour produire les batteries de véhicules électriques ou dans le déploiement des bornes de recharge ?
- Les perspectives d'évolution du parc Crit'Air en France en 2030.
- Analyse de la problématique et des enjeux énergétiques pour l'Europe

### ■ Projection du marché de l'Aftermarket en France en 2030 et impact de la transition électrique

Une prévision du marché français de la rechange, en volume et en valeur, a été établie jusqu'en 2030. Pour cela nous avons réalisé une projection du parc français de VL par type de motorisation jusqu'en 2030. L'évolution du parc dépend de l'évolution du marché des véhicules neufs et de son vieillissement. Les données dont nous disposons et les hypothèses d'évolution du marché montrent que les ventes des différentes pièces de rechange resteront stables jusqu'en 2030. L'impact de l'électrification sur le marché de la rechange ne sera effectif qu'après 2030. Le marché de la rechange est très résilient du fait du vieillissement du parc et du fait de l'accroissement permanent du nombre d'équipements à bord des véhicules, qui nécessitent inmanquablement d'être entretenus dans le temps.

### ■ Étude des enjeux de la taxonomie :

Une synthèse des études du CLEPA et de FRANCE INDUSTRIE sur la taxonomie a été réalisée, la taxonomie européenne désignant la classification des activités économiques ayant un impact favorable sur l'environnement. Son objectif étant d'orienter les investissements vers les activités « vertes ». Ainsi dans la filière automobile si la recherche, la conception et la production de composants pour les VE ne sont pas considérées comme éligibles à la taxonomie, cela faussera les conditions de concurrence entre les constructeurs et les fournisseurs automobiles. Au fil des ans, cela pourrait permettre aux constructeurs automobiles d'accéder au marché des capitaux à de

meilleures conditions. Les risques d'une concurrence faussée sont réels, notamment en ce qui concerne le marché de la rechange, où fournisseurs et constructeurs sont en concurrence frontale.

Par ailleurs, les constructeurs pourraient tirer avantage à réintégrer en interne la production de certaines pièces. Au niveau des fournisseurs, les acteurs non-européens pourraient continuer à bénéficier de taux plus bas que leurs homologues européens sur le marché des capitaux.

Plus important encore, une interprétation des règles de la taxonomie qui serait désavantageuse pour les fournisseurs, saperait l'objectif affiché de l'UE de favoriser la transparence du marché des investissements durables. Les activités clés de recherche et développement et de fabrication de technologies liées aux VE pourraient avoir plus de mal à être reconnues comme des objectifs d'investissement durable au même titre que les activités liées à l'assemblage des véhicules. Cela pourrait ralentir le processus d'innovation nécessaire à la mise en place d'une mobilité climatiquement neutre.

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

A l'occasion des commissions Aftermarket et Relations Constructeurs Fournisseurs, 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.

#### ■ **Tableau de bord des matières premières**

Initié en 2021, nous avons poursuivi la mise à jour mensuelle du **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/ Développement industriel et Technique**

**En 2022, 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, CEO 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 sur le paquet FIT for 55 du Green Deal (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<sup>e</sup> 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 les principes de Business model permettant la juste rétribution du créateur de la donnée ;
  - Exposés de la position FIEV sur l'ordonnance LOM Art 32 à la DGTIM, au CLEPA ;
  - Travaux de convergence 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 :**
  - Mise à jour de la position FIEV partagée avec la DGE, la DGEC, le CLEPA et la PFA ;
  - Travaux de convergence avec les constructeurs pour proposer une position filière.

**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 ;
- 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).

**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 :**

- **Un webinaire sur le thème de l'Industrie 4.0 : « comment collecter et analyser vos données ? »**
- **Un webinaire de restitution de l'étude FIEV sur la production des « carbon footprint »**

### **3/ Affaires publiques**

**Tout au long de l'année 2022, 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, 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 souvent prises en considération.

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 2022 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
- Cadre réglementaire européen spécifique applicable au marché de l'après-vente automobile
- Loi Climat
- Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières
- Fit for 55, fin des véhicules thermiques en 2035 / approche du puits à la roue
- Accès aux données (« Business Model » et données B2G)
- Plan d'investissement France 2030.

La FIEV a également profité de la tenue du salon Equip'Auto à Paris pour défendre les positions de ses adhérents auprès de différentes personnalités publiques, membres du gouvernement (ministre des Transports, ministre de l'Industrie, ministre du travail) parlementaires ou élus régionaux. Les thématiques abordées ont été notamment :

- Transition écologique et énergétique
- Industrie, compétitivité et Made In France
- Compétences et formation
- Transition numérique et connectivité
- Libre et concurrence et pouvoir d'achat

### Fit for 55 et clause de revoyure :

La FIEV a lancé fin septembre 2022 une initiative auprès du ministère de l'Industrie, pour engager des échanges et discussions techniques régulières entre Pouvoirs Publics et filière Automobile française. L'objectif est de partager une vision commune du déploiement de l'électrification des véhicules sur le marché et le parc roulant, ainsi que des potentialités des technologies bas carbone alternatives.

Cela permettra d'arriver préparés aux discussions de la clause de revoyure de 2026, prévue dans la réglementation CO2, avec une vision partagée industrie/pouvoirs publics des enjeux/difficultés/opportunités.

Ces échanges ont démarré entre PFA, FIEV et Mobilians pour la filière, et la DGE au ministère de l'industrie. Ils se poursuivent de façon régulière en 2023.

#### **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 Constructeurs – Fournisseurs (CRMCF), Présidée par Raphaël Favre, VP Global Sales Stellantis de Aptiv et la Commission Aftermarket, Présidée par Philippe Baudin, DG de Armony Group.**

Au titre de l'exercice 2022, sept sujets méritent d'être signalés :

#### **A / Exercice de la Présidence et du Secrétariat du CLIFA**



**Entre les 1<sup>er</sup> janvier 2021 et 31 décembre 2022, les Présidents et DG de la FIEV ont respectivement exercés la Présidence et le Secrétariat du CLIFA.**

#### **B / Poursuite des discussions avec PSA & RENAULT**

En 2022, 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**

En 2022, 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 confrontés.

Par ailleurs, après plusieurs réunions de travail, **fin 2021 – début 2022, RENAULT a accepté d'améliorer la transparence vis-à-vis de ses fournisseurs en matière de volumes et EDI.**

De même, après plusieurs réunions, **fin 2021 – début 2022, STELLANTIS a également accepté d'améliorer la transparence vis-à-vis de ses fournisseurs en matière de volumes et EDI.** 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. **Elles ont permis d'améliorer la situation mais celle-ci n'est toujours pas optimale.**

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

**Mi-mars 2022 un accord a été conclu avec STELLANTIS.** Celui-ci liste des **principes généraux** afin de traiter les demandes de modifications des prix d'achats contractualisés au regard des différents facteurs inflationnistes identifiés. Il prévoit notamment la généralisation de mécanismes d'indexation pour gérer les impacts liés à la hausse/baisse des prix des matières.

Soulignons qu'**en mai 2023 STELLANTIS a accepté de reprendre des discussions** avec la FIEV **sur la mise à jour l'accord** de mars 2022.

Par ailleurs, malgré de nombreux échanges **avec RENAULT, aucun accord n'a pu être trouvé** en 2022. Soulignons qu'après une récente réunion entre les représentants de la FIEV et **le Directeur des achats du Groupe Renault** et Directeur Général de l'Alliance Purchasing Organization (APO), ce dernier **a accepté de relancer des travaux communs sur le sujet** (ex. guidelines et indexation du prix des matières premières).

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

Suite à la publication par STELLANTIS, **début janvier 2022, de nouvelles** Conditions Générales d'Achat (**CGA**) **et conditions de Garantie, la FIEV**, en collaboration avec le Cabinet d'Avocats GOWLING WLG, **a analysé juridiquement ces nouveaux documents.** 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 a écrit au constructeur 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, **la FIEV a 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.

**La CEPC a rendu son avis le 27 février 2023.** Aux termes de celui-ci, de nombreuses clauses des CGA et des conditions de garantie de STELLANTIS ont été considérées comme illicites sur plusieurs plans, ce qui **accrédite les positions défendues depuis plusieurs années par la FIEV, dont un grand nombre des analyses a été validé.**

**Des analyses de l'avis**, réalisées en interne FIEV, **ont été diffusées à tous les adhérents.** Par ailleurs, **nous avons également organisé une réunion de présentation** du contenu de l'avis à nos adhérents.

Suite à l'avis de la CEPC, **les représentants de STELLANTIS ont accepté de reprendre des discussions avec la FIEV** sur les CGA et Conditions de Garantie. **Les négociations ont repris en juin 2023**, étant entendu que les représentants de STELLANTIS nous ont confirmé que les documents négociés seront applicables à l'ensemble des entités du groupe Stellantis dans le monde.

#### ■ **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), celles-ci étant complétées par une lettre de confort.

**Nous étions convenus avec le constructeur de poursuivre les travaux sur plusieurs sujets :** la détermination du taux des frais de distribution applicable, les modalités d'application des RCCP aux incidents sans dépose de pièce ainsi qu'aux SOTA (« Software Over The Air »).

**En avril 2022 un accord a été conclu avec RENAULT sur le sujet de l'application des RCCP aux SOTA.** Cet accord a été formalisé sous la forme d'une annexe 3.1 des RCCP de décembre 2020

ainsi que d'une lettre de confort que nous a adressé le constructeur pour préciser certains points, les deux documents étant disponibles pour tous les fournisseurs sur le Portail de RENAULT.

Les travaux se sont ensuite poursuivis sur le sujet du **recours garantie relatif aux opérations réalisées sans changement de pièces. Un accord est en cours de validation.** Il sera formalisé sous la forme d'une annexe 3.2 des RCCP de décembre 2020 ainsi que d'une lettre de confort que nous adressera le constructeur pour préciser certains points de notre accord.

### **C / Entrée en vigueur en France de la libéralisation du marché des pièces de rechange visibles au profit des équipementiers qui livrent leurs produits en première monte, brand naming & Projet de directive sur la protection juridique des dessins ou modèles**

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. **Le 1<sup>er</sup> janvier 2023**, nos efforts ont été récompensés avec l'entrée en vigueur de l'article 32 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite loi Climat et Résilience, qui reprend la proposition défendue par la FIEV : **Libéralisation totale** pour les pièces relatives **au vitrage, libéralisation pour les équipementiers ayant fabriqué la pièce d'origine, pour les autres pièces visibles** et notamment pièces d'optique-lanternerie, rétroviseurs et libéralisation au bout de 10 ans (25 ans aujourd'hui) pour les autres équipementiers que ceux ayant fabriqué la pièce d'origine.

**Nous avons eu plusieurs réunions avec plusieurs de nos adhérents pour les accompagner dans la mise en œuvre des nouvelles dispositions légales.**

Soulignons que **les constructeurs peuvent toujours utiliser, voire intensifier, la technique du brand naming.** Cette technique consiste pour certains constructeurs à exiger de leur fournisseurs, outre les marques, logo ou dénominations déjà apparentes, d'apposer quasi systématiquement leur marque / logo sur la partie frontales de certaines pièces visibles, telles que les pièces de vitrage ou les optique-lanternerie, et faisant alors partie intégrante du design visible de ces pièces une fois montées sur le véhicule. La conséquence est alors assez simple : l'équipementier ne peut proposer sur le marché qu'un produit ne comportant pas cette marque et donc avec un design différent immédiatement identifiable par l'utilisateur, qui considérera alors de manière erronée ne pas être en présence d'une pièce d'origine.

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. Ainsi, dans le cadre de la **contribution adressée le 29 septembre 2022 par la FIEV à la Commission européenne** relative

à la consultation de cette dernière sur le futur cadre réglementaire européen applicable à l'après-vente automobile (voir point « E » ci-après), nous avons fait plusieurs propositions pour encadrer la pratique du *brand naming*.

Par ailleurs, **en janvier 2023, nous avons également répondu à la consultation de la Commission, du 28 novembre 2022, relative à un projet de directive sur la protection juridique des dessins ou modèles**. En substance, la FIEV souhaite que la Commission s'inspire de la législation française. Nous avons par ailleurs demandé à la Commission de compléter son projet de directive ou d'adopter des dispositions spécifiques afin de traiter le sujet des marques ajoutées sur la face visible des pièces d'origine et qui font partie de l'apparence originale de la pièce.

## D / Lancement et mise en œuvre de la Charte d'engagement des fabricants de solutions de diagnostic électronique

Les travaux du GT commun entre la Commission Aftermarket et le GIÉG, lancés en 2021, se sont 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. **La Charte a été validée en octobre 2022 et lancée officiellement dans le cadre du Salon Equip Auto Paris.**

L'objectif à terme étant l'adoption d'une charte européenne par l'EGEA.

Les candidats à la signature de la Charte doivent tout d'abord signer un acte de candidature à signer la Charte d'engagement, ils doivent ensuite faire réaliser un audit et c'est seulement si celui-ci confirme le respect des dispositions de la Charte, selon la grille d'audit définie, qu'ils peuvent signer la Charte et ensuite utiliser un logo annexé à la Charte lors de leurs communications ou de l'apposer sur leurs produits. **7 sociétés ont signé l'acte de candidature lors du salon EQUIP AUTO et plusieurs ont été auditées.**



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

Les enjeux liés à la révision du règlement (UE) n° 461/2010 concernant l'exemption par catégorie applicable au secteur automobile (ci-après le « RECSA ») étaient **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 fournisseurs d'outils et équipements des restrictions qui limitent leur faculté de

vendre leurs produits à des distributeurs et réparateurs indépendants mais également aux membres des réseaux des constructeurs et 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.

Après avoir répondu en 2021 à la consultation publique de la Commission européenne relative à l'évaluation du RECSA, **en septembre 2022, la FIEV a répondu à la consultation de la Commission lancée en juillet 2022**, sur un projet de règlement prolongeant la période de validité du RECSA ainsi qu'un projet de communication de la Commission modifiant les Lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles (ci-après les LDA).

Même si toutes nos propositions n'ont pas été prises en compte, **comme nous le souhaitons, le 17 avril 2023, la Commission a reconduit pour 5 ans le RECSA** dont l'échéance était initialement programmée le 31 mai 2023 **et mis à jour les LDA, 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

Dans le cadre d'un dossier consacré à la distribution automobile publié **en septembre 2022 dans la revue Jurisprudence Automobile**, nous avons rédigé **un article sur la révision, alors en cours, des règles européennes relatives à l'après-vente automobile.** En octobre 2022, nous avons **mis à jour l'étude** relative à la **rupture des relations commerciales** publiée dans le **Lamy Droit Economique** en 2018. Nous avons également **piloté la réalisation d'un dossier publié en novembre 2022 dans la revue Jurisprudence Automobile consacré aux pièces de rechange automobile.**



En **octobre 2022** nous avons participé à la **table-ronde organisée par la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale sur le sujet de la situation des sous-traitants automobiles** (leur état de santé, les conditions pour qu'ils prospèrent) ainsi que leurs rapports avec les constructeurs.

Toujours en **octobre 2022**, nous avons également participé à la **table ronde** organisée par Paris Place de droit **lors de la nuit du droit**, dans le cadre de la Commission Justice économique **sur le thème "Agir en réparation de préjudices concurrentiels : le point de vue des entreprises.**

Soulignons enfin que **début 2023**, a été publiée la version papier du **Dictionnaire de droit de la concurrence** dans laquelle nous avons rédigé une **contribution consacrée à la "Distribution automobile"**.

## G /Activité liée à la gestion des structures internes

Dans le cadre de contrats de prestation de services, en 2022, **la FIEV a continué d'accompagner juridiquement la SAS Equip Auto, le Fonds de dotation KEYROS, la SCI Gabriel Voisin et la Fédération des Entreprises de la Mobilité (FEM).**



Soulignons enfin qu'en 2022 **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.

## 5/ GIEG

Rappelons que le GIEG, Commission créée au sein de la FIEV en 1988, réunit des industriels qui fabriquent et distribuent des équipements de garage en France, **en 2022 six nouvelles sociétés ont rejoint le GIEG ce qui porte le nombre d'entreprises participantes à 20 sociétés.** La présidence a été reprise par Clément Perrin, Workshop Equipment Manager chez Hella France, qui a poursuivi les travaux engagés.

En 2022 les membres du GIEG ont finalisé la charte d'engagement pour les fournisseurs d'outils de diagnostic, sept sociétés membres du GIEG ont signé un acte de candidature à cette charte (cf. supra).

Les membres du GIEG ont par ailleurs créé deux groupes de travail en 2022 :

- Un GT contrôle ADAS, afin de proposer un protocole sur la réparabilité et la calibration des ADAS pour les assurances. À cette occasion le GIEG met à disposition un livret des bonnes pratiques des ADAS.
- Un GT garage connecté, afin de créer un protocole simple et accessible à destination des réparateurs et permettre l'utilisation d'un langage commun pour les ateliers qu'ils pourront utiliser sur leurs équipements afin d'éviter les saisies multiples.

Le GIEG contribue également aux travaux de l'EGEA (European Garage Equipment Association), avec par exemple la finalisation d'un cahier des charges standardisé pour le contrôle d'efficacité

de la suspension ou encore le suivi des évolutions attendues du contrôle technique avec le Roadworthiness package : l'EGEA travaille sur les nouvelles dispositions et les améliorations ou extension des dispositions existantes de la directive 2014/45/UE du DG MOVE. Le contrôle des particules ultrafines en est une mesure phare du projet. Enfin, le GIEG est impliqué dans les travaux sur l'accès aux données embarquées du véhicule (Data act, 2018/858) au côté de l'EGEA ?

## 6/ 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".

De plus, une **affiche sur la réglementation des plaques** pour les contrôles techniques a été réalisée 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 2023.

## 7/ 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 démobilité 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 2023 leur démarche de communication à destination des automobilistes, des professionnels du secteur et des centres d'enseignement technique.

## 8/ Communication & Événements de la FIEV

La FIEV se positionne comme un apporteur de données clés quant à la situation des équipementiers, un observateur éclairé et porteur de convictions autour des enjeux de transitions de la filière et des équipementiers (Euro 7, fin des ventes de véhicules à moteur thermique dès 2035...) et des questions liées à la compétitivité des entreprises.

En 2022, la FIEV a su profiter de l'agenda politico-médiatique ; élections présidentielles, présidence française de l'UE à partir de janvier 2022 et ce malgré un contexte économique marqué au global par la reprise mais particulièrement contraint pour la filière automobile (contraction de l'activité, diminution des effectifs, reconversion des entreprises, etc.).

La communication s'est ainsi attachée à accompagner les différents services de la FIEV et à mettre en lumière ses adhérents. Les actions mises en place ont permis de consolider la posture établie par le syndicat, qui s'est également davantage positionné comme un acteur/contributeur du débat, portant des propositions et solutions. Une communication positive, moins alarmiste et valorisant les savoir-faire et l'expertise de ses membres.

Les actions de communication et événements de 2022 ont été essentiellement structurés autour des thématiques suivantes :

- **Economie :**
  - o Attractivité industrielle du site France
  - o Semi-conducteurs
  - o Fiscalité de production
  
- **Stratégie de filière :**
  - o Modernisation de la filière, adaptation aux transitions à l'œuvre
  - o Relations clients/fournisseurs
  - o Soutien à l'innovation (véhicule autonome, usine 4.0)
  - o Gestion et accès aux données
  
- **Environnement & société :**
  - o Neutralité technologique

- Electrification et impact sur l'activité des équipementiers
- Nouvelles mobilités et nouveaux usages

- **Formation, compétences, apprentissage**

En 2022, les actions de communication réalisées pour porter la stratégie et feuille de route du syndicat se sont donc ainsi déclinées :

■ **Une présence régulière sur les réseaux sociaux**

- +35% d'abonnés sur LinkedIn
- +3% d'abonnés sur Twitter



- **Des partenariats enrichis avec les médias** permettant des échanges et partages avec nos adhérents sur des sujets à fort enjeu.

- **#BeMyGuest : 1 émission co-brandée FIEV**, en live sur les réseaux sociaux, animée par l'influenceuse Stéphanie Cansell et diffusée le 8 février 2022

- **L'intelligence artificielle**, pierre angulaire d'une mobilité urbaine responsable et durable : avec Thierry Lestable, Directeur, Head of e-mobility solutions chez Sagemcom



- **Mobility TV** : Partenariat aux côtés, de la PFA et de Mobilians pour 48 émissions réalisées entre septembre 2021 et août 2022. Ce partenariat a été renouvelé en 2023.

- **Une campagne influenceurs pilotée par l'URF #EnRoutePourLaPlanète**

- Réalisation d'une campagne d'influence pour promouvoir les actions et les engagements pris par les professionnels pour une mobilité routière innovante et décarbonée. Diffusion d'une 2<sup>ème</sup> vidéo en février 2022 qui fait suite à celle réalisée en août 2021.

- **Une stratégie de relations presse pour une visibilité accrue du syndicat**

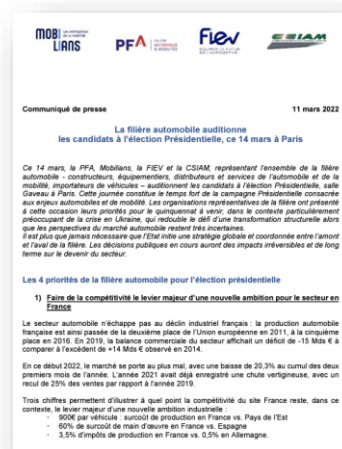
Une médiatisation en 2020 (crise sanitaire) et un contexte industriel en 2021 (pénurie de semi-conducteurs) ont été propices, en parallèle des actions réalisées par la FIEV tout au long de l'année, à une émergence dans la presse régionale, en parallèle des médias clés du secteur et de la presse économique. **Aussi en 2022, la FIEV s'est attachée à partir de ses priorités, messages et moyens associées à :**

- **Réamorcer le travail en proximité avec les journalistes clés**, via un programme de rencontres individuelles ;
- **Déployer un plan d'actions jalonné de temps forts** (rencontres/événements), permettant de nourrir l'image d'un syndicat dynamique, influent et éclairant ;

**tout en capitalisant sur une année marquée par l'organisation d'EQUIP AUTO Paris**, salon de la FIEV et événement phare de l'écosystème.

**Quelques actions majeures réalisées :**

- Une rencontre Presse avec les journalistes de l'**AJTE** (association de journalistes du secteur automobile) pour échanger sur l'actualité du syndicat, ses adhérents et sur les sujets majeurs de notre industrie automobile ; comme les défis qu'elle doit relever dans le contexte particulièrement préoccupant de la crise en Ukraine, les relations constructeurs-fournisseurs ou la pénurie de composants.
- Une tribune propice à la valorisation auprès de l'écosystème industriel français de la prise de position de la FIEV sur la transition énergétique, incarnée par son président, Claude Cham.
- Une alerte presse pour mettre en avant les 7 adhérents FIEV ayant obtenu une subvention dans le cadre du CORAM/Plan France Relance (*Bosch, Capgemini, Honeywell Garrett, Hitachi Astemo, JTEKT, Mann + Hummel, Vitesco Technologies.*)
- Un communiqué de presse filière (FIEV / Mobilians / PFA et CSIAM) d'annonce des positions portées par la filière dans le cadre de l'audition des candidats à la présidentielle, événement du 14 mars 2022 (dans ce cadre, des interviews de Claude Cham ont eu lieu pour porter les positions FIEV : Matinale de BFM Business, Matinale de Sud Radio, JA, Argus Pro, Challenges, La Croix).
- De nombreux communiqués de presse diffusés au cours de l'année pour relayer les positions et les actions de la FIEV.



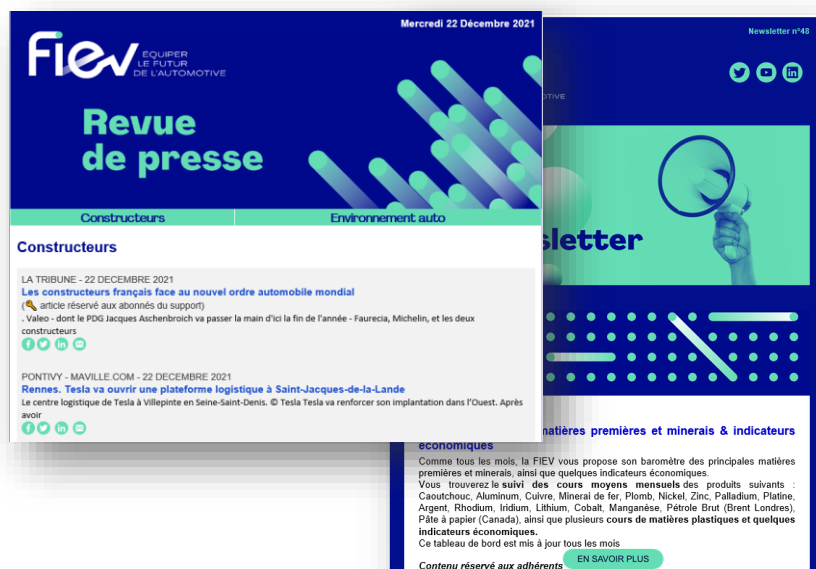
- Des actualités du syndicat et de ses adhérents largement relayées dans la presse permettant de nourrir auprès des journalistes en charge des sujets automobiles une image de syndicat, ancré dans son époque, et d'entretenir sa lisibilité.



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

- 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.



■ Une nouvelle plaquette institutionnelle de la FIEV

Afin de renouveler sa communication, et de dynamiser ses messages auprès de ses adhérents et des professionnels de la filière, la FIEV a réalisé une nouvelle plaquette institutionnelle, en phase avec son organisation, ses missions et ses actions.



■ **Événements de la FIEV**

Rendez-vous clé du syndicat, ouvert à l'ensemble de l'écosystème et à la presse, **deux « Club Auto »** ont été organisés en 2023 et ont permis de rassembler experts et professionnels de notre filière.

En 2022, les sujets suivants ont été abordés :

« **Intelligence Artificielle : un cerveau dans l'auto** »

Avec la participation de :

- **Docteur Luc JULIA**, Chief Scientific Officer de **Renault Group**
- **Antoine LAFAY**, Driving Assistance Research Director de **Valeo**
- **Docteur Thierry LESTABLE**, Executive Director, Digital Science Research Center (DSRC) de **Technology Innovation Institute (TII)**
- **Gérard YAHIAOUI**, PDG de **Nexyad**
- **Sébastien RUFFINO**, Director Automotive, South of Europe de **Nvidia**
- **Alexis BEAUVILLAIN**, Cross System Architecture Director de **Aptiv**
- **Thierry METAIS**, President de **ZF Mobility France**

- **Vanessa PICRON**, Vice-Président de la Product Division Innovation, Strategy & Automated Driving de **Faurecia**
- **Pierre LECOINTRE**, SVP Software Business & Product de **Stellantis**
- **Eric LA FAY**, Director, Head of Customer Center Multimedia and Connectivity de **Continental Automotive France**
- **Franck FONTANESI**, Directeur Economie & Statistiques de la **FIEV**
- **Laurent MEILLAUD**, Journaliste automobile spécialisé dans les nouvelles technologies



### « Accès aux données à l'ère du Big Data : du business en abondance »

Avec la participation de :

- **Franz CANTARANO**, Président du GT **FIEV** « Accès aux données », Business Developer de **CONTINENTAL DIGITAL SERVICES FRANCE**
- **Patrick JEANBART**, Head of Connected Car Service de **ORANGE BUSINESS SERVICES**
- **Benoit JOLY**, Chief Commercial Officer de **WEJO**
- **Aurélien LE NOXAIC**, Safer Drivers Business Owner de **MICHELIN DDI**
- **Nicolas MARESCAUX**, Président du groupe de travail Véhicules connectés et autonomes de **FRANCE ASSUREURS**, Directeur adjoint Réponses Besoins Sociétaires et Innovation de **MACIF**
- **Thierry LEBLANC**, Directeur Générale Automotive Aftermarket France/Benelux de **ROBERT BOSCH**
- **Clément PERRIN**, Président du **Gieg**, Workshop Equipment Manager de **HELLA FORVIA**
- **Clément PANTIN**, Vice-Président de **MUNIC**
- **Stéphane DERVILLE**, Directeur Projets Innovation de **MOBIVIA**
- **Mathieu TREUTENAERE**, CEO de **CARMOOVE**

- **Romain STUTZMANN**, Président de l'association de startups **FRANCE AUTOTECH**
- **Laurent MEILLAUD**, Journaliste automobile spécialisé dans les nouvelles technologies



### Partenariat à l'occasion de l'événement "Digital is future" - Saison 5 : "Transports

**Intelligents"** Le cluster Digital 113, a mis en place l'opération « Digital is future » depuis presque 2 ans et a lancé en 2022 la saison 5, dédiée à l'écosystème transports/auto/mobilité « Transports intelligents », dont la FIEV et Continental Automotive étaient le partenaire.

L'événement est un programme/cycle trimestriel de rendez-vous/webinar/visites de site sur le sujet de la transformation numérique, ici à destination de la filière transports/mobilité.

## 9/ KEYROS

En 2022, le Fonds de dotation KEYROS, créé à l'initiative de la FIEV en 2020 et présidé par Bernard Streit, a organisé un premier Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) intitulé « La mobilité de demain ». Sur les 18 projets reçus, 4 actions d'intérêt général, portées respectivement par l'association Alliance Blockchain France, l'association ETHICA-CHAIN, l'Université de Côte d'Azur, laboratoire GREDEG et l'Université de Montpellier, laboratoire CEE-M, ont été retenus. Ces 4 projets ont fait l'objet de la signature de conventions de mécénat avec un financement de KEYROS à hauteur d'un montant d'un peu moins de 100 K€ chacun.

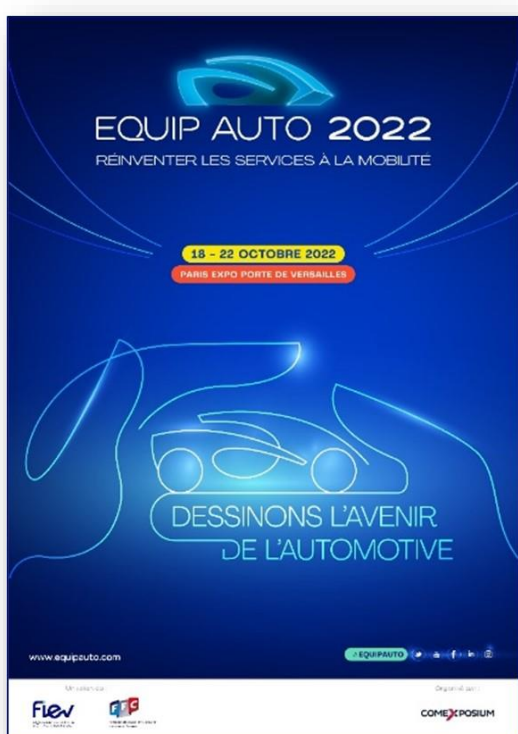


Les résultats ont été communiqués publiquement lors de la soirée de Gala d'Equip Auto qui s'est tenue 19 octobre 2022.

## 10/ EQUIP AUTO

### ■ EQUIP AUTO Paris 2022 : Le succès d'une édition au rendez-vous de ses ambitions !

Avec une fréquentation de 78 280 professionnels et la mobilisation de près d'un millier de sociétés et marques, dont 45% de nouveaux exposants, EQUIP AUTO Paris, a confirmé sa stature d'événement clé pour l'ensemble des acteurs de l'après-vente automobile et des services liés à la mobilité connectée. Un salon plébiscité, des commandes signées, de la convivialité et de nouvelles perspectives... Un bilan très positif pour le millésime 2022 !



Fidèle à sa promesse, « Dessinons l'avenir de l'automotive », l'édition 2022 d'EQUIP AUTO a été celle de toutes les transitions et des grandes innovations. Cela a également été le sens de sa participation en tant **que l'un des piliers fondateurs de la Paris Automotive Week, réunion sous une même bannière des salons EQUIP AUTO Paris, Mondial de l'Auto, du Fisita World Mobility Summit et du congrès SIA Vision.** Cet événement a constitué une première dans le monde en réunissant le temps d'une semaine professionnels et grand public, et a été 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.

EQUIP AUTO Paris 2022, qui visait près de 80 000 professionnels, a atteint son ambitieux objectif de fréquentation. Alors que la crise géopolitique, sanitaire et économique, ainsi qu'une grève des transports survenue le premier jour, auraient pu faire craindre un rayonnement en deçà des attendus, EQUIP AUTO Paris a rassemblé largement et enthousiasmé institutionnels, exposants et visiteurs.

**La FIEV a été très active tout au long du salon.**

Nous avons accueilli **M. Roland Lescure**, Ministre délégué auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'Industrie, **M. Olivier Dussopt**, Ministre du Travail, du Plein emploi et de l'Insertion ainsi que **M. Clément Beaune**, Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports.

Nous avons également reçu **M. Xavier Bertrand**, Président de la Région Hauts-de-France, plusieurs parlementaires ainsi que des délégations étrangères, comprenant notamment les **Ambassadeurs marocain, tunisien et slovaque, et les représentants du MEDEF et de France Industrie.**

La FIEV a également participé **à la table-ronde consacrée à la situation des fournisseurs automobiles, organisée par la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale**, dans le cadre du Mondial de l'automobile et d'EQUIP AUTO Paris.

Le Salon a également été l'occasion d'organiser plusieurs réunions thématiques (ex. Section Plaques, GIEG) et de lancer officiellement la **Charte FIEV d'Engagement des fabricants de solutions de diagnostic électronique.** Nous avons aussi tenu notre second rendez-vous annuel du **Club Auto**, dédié au sujet de l'accès aux données à l'ère du Big Data.

Enfin, nos adhérents ont été nombreux à participer à la soirée de Gala du Salon et ou au cocktail FIEV.

### **37 adhérents ont exposé à EQUIP AUTO Paris 2022**

ARMONY/LUCAS, AUTEL, AUTOLED, BILSTEIN GROUP, BORGWARNER/DELPHI TECHNOLOGIES (dans le Garage du Futur), CAPELEC SARL, CLAS EQUIPEMENTS, CONTINENTAL FRANCE SAS, FLEX FUEL, HELLA, HITACHI ASTEMO AFTERMARKET, INTER ACTIONS, LAUNCH PRO FRANCE SAS, MAGNETI MARELLI, MAHA FRANCE, MAHLE AFTERMARKET, MANN+HUMMEL FRANCE, MECALAN, MULLER AUTOMOTIVE SAS, NGK SPARK PLUGS, NTN-SNR, ONE TOO, OSRAM, PROCODIS FRANCE, PROVAC, RAV FRANCE, RECORD FRANCE, ROBERT BOSCH, SAINT-GOBAIN NORTON, SKF FRANCE, SNAP ON EQUIPMENT FRANCE, SOGEFI FILTRATION SA, SOLAUFIL, SPM, STYLE & DESIGN GROUP, TEXA FRANCE, ZIFORT IMMATRICULATION



### ■ EQUIP AUTO Lyon 2023

Après avoir créé l'événement en 2022 avec la Paris Automotive Week en proposant la synchronisation des agendas avec le Mondial de l'Auto, EQUIP AUTO lance en 2023 EQUIP AUTO Lyon. Ce rendez-vous inédit, prévu en même temps que le Salon Automobile de Lyon, confirme la volonté d'EQUIP AUTO de continuer à réunir en France via de grands temps forts l'ensemble des acteurs de l'automobile et de la mobilité de demain. **Des acteurs qu'EQUIP AUTO accompagnera annuellement avec une nouvelle édition d'EQUIP AUTO On Tour en 2024 puis en octobre 2025 avec le salon EQUIP AUTO Paris, qui célébrera alors ses 50 ans.**



**Prévu à EUREXPO Lyon du 28 au 30 septembre, EQUIP AUTO Lyon permettra d'offrir au marché en 2023 un événement international structurant et inspirant.** En synergie avec le Salon Automobile de Lyon devenu un événement incontournable et de référence du paysage de l'automobile français qui allie ventes, passion, émotion et convivialité (65 000 visiteurs, 100 exposants et 45 marques automobiles\*), ces 2 événements seront l'occasion de réunir à nouveau professionnels et grand public et de couvrir ainsi l'ensemble de la chaîne de valeur pour la filière automobile et mobilité.

EQUIP AUTO Lyon 2023 présentera son offre habituelle et complète, représentative du marché, avec en exclusivité cinq espaces thématiques clairement identifiés, appelés « villages », et mis à disposition de tous les acteurs de la filière :

- **Village du Pneu & de l'Innovation – Nouveauté**

En partenariat avec le Syndicat du Pneu, de nombreux acteurs seront présents sur cette zone (manufacturiers, distributeurs, équipementiers, réseaux) qui comprendra, entre autre, une exposition exclusive pour découvrir plus de 100 ans d'innovations technologiques et plusieurs concepts de la mobilité de demain.

- **Village Univers VO**

En partenariat avec Univers VO, les acteurs de la filière du Remarketing automobile seront rassemblés : approvisionnements, logistique, valorisation / préparation / remise en état des véhicules, DATA, marketing digital, CRM/DMS, garantie et financement. Plus de 35 exposants sont attendus sur un espace de 600 m<sup>2</sup>.

- **Village du Réemploi : Remanufacturing, Réparabilité, Réutilisation**

Les entreprises seront réunies autour du Remanufacturing, de la Réparabilité et de la Réutilisation mettant à l'honneur la PIEC (pièce issue de l'économie circulaire) dans sa diversité, de la pièce d'occasion à l'échange standard. Ce Village du Réemploi est organisé en partenariat avec France Auto Reman, Federec et Mobilians.

- **Village Carrosserie et Peinture**

En partenariat avec la Fédération Française de Carrosserie, la 6e édition de ce Village réunira les équipementiers spécialistes de la carrosserie pour présenter leurs nouveautés et leur savoir-faire.

- **Village Startups**

Le salon réunit jeunes pousses, investisseurs et professionnels de la maintenance et de la réparation des véhicules opérant dans les domaines de l'après-vente et de la mobilité. Au programme, des solutions concrètes aux problématiques actuelles du secteur.

EQUIP AUTO Lyon 2023 confirmera également sa vocation de salon de filière à travers un programme de conférences tournées vers l'utilisateur, le professionnel de la maintenance et des services automobiles. Un concentré d'information, de réflexion et d'aide à la décision, sur trois jours, avec :

**3 Grands Forums :**

- Voyage au cœur de la distribution des pièces et services en Europe
- Spécial 2 roues moteurs, un marché après-vente à découvrir
- L'hydrogène : une alternative pour décarboner la mobilité

**12 conférences :**

- Le développement durable et l'écologie, avec le Remanufacturing, les Pièces de réemploi, le Recyclage et la fin de vie des déchets et composants de l'automobile.
- Les nouvelles technologies de maintenance, avec le S.O.H. (State Of Health), l'état de santé des batteries des véhicules électriques, les nouveaux équipements pour recalibrer les ADAS ou l'actualité européenne des données de maintenance.
- L'innovation produits et services, avec les conférences Pneumatiques, Carrosserie, Maintenance des Véhicules Classiques, Lavage, Relation Clients.
- Les ressources humaines, avec un focus sur la Pénurie de recrutement.

Lors du salon, seront décernés les Trophées Internationaux de l'Innovation Automobile EQUIP AUTO Lyon 2023 dans les catégories suivantes : Ingénierie, Carrosserie, Réparation Maintenance, Services aux professionnels. Les innovations seront sélectionnées par un jury composé d'experts nationaux et internationaux, et devront présenter un véritable bénéfice utilisateurs.

### ■ EQUIP AUTO ALGERIA

Par ailleurs, l'édition 2021 du salon **EQUIP AUTO ALGERIA** n'ayant pu se tenir en raison de la pandémie de Covid19, il avait été décidé de le reporter en mars 2022. Malheureusement, une reprise de l'épidémie a eu pour conséquence de reporter une nouvelle fois la 15ème édition de ce salon. **Elle s'est finalement tenue du 2 au 5 juillet 2022 au Centre International des Conférences (CIC) Abdelatif Rahal (Club des Pins), à Alger. 50 exposants y ont participé et 1 500 professionnels se sont déplacés.**

La 16ème édition d'EQUIP AUTO Algeria a été de nouveau programmé en mars, à la SAFEX, du 13 au 16 mars 2023.

