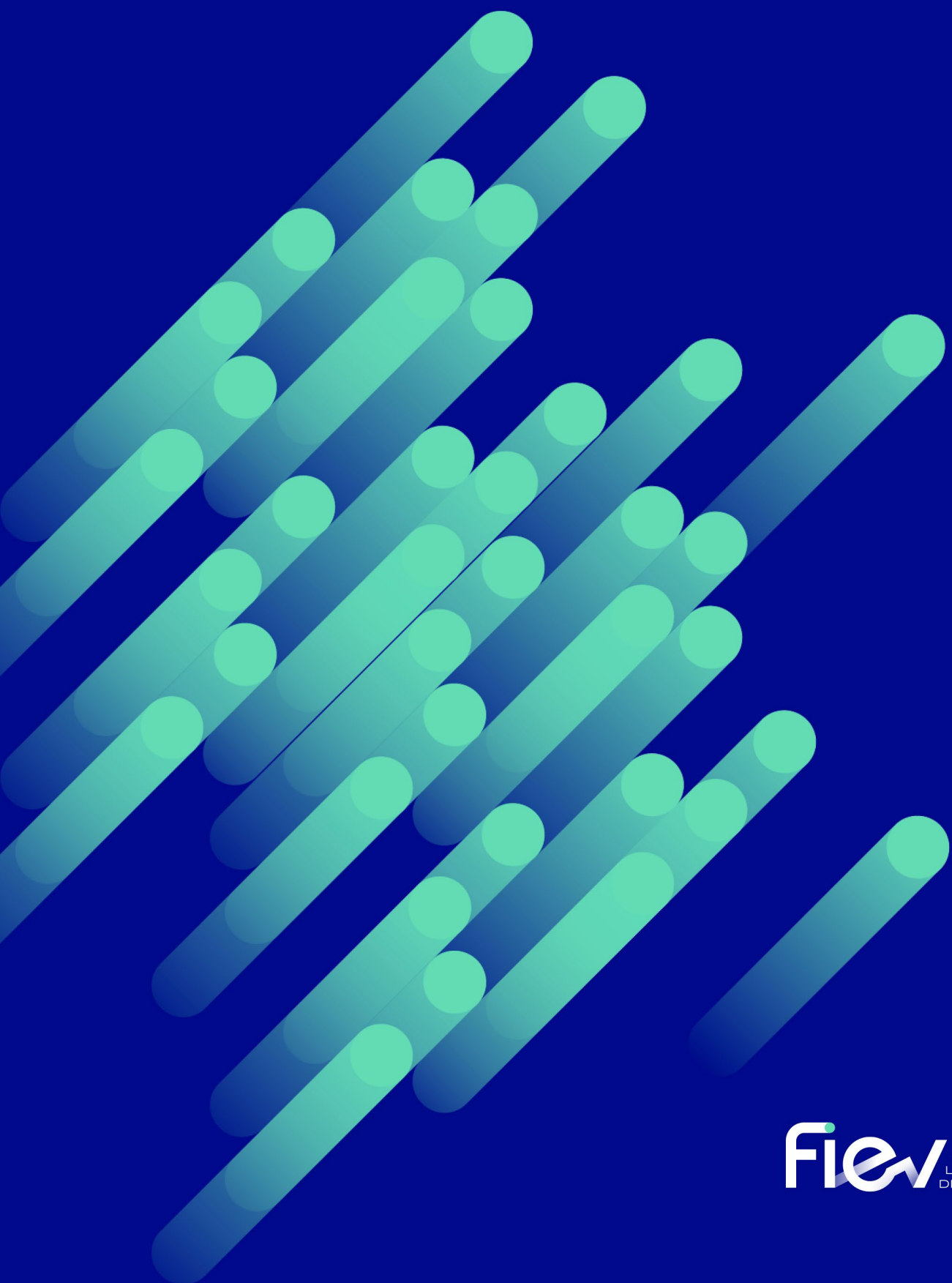


Rapport d'activité de l'exercice 2023



Environnement automobile de l'année 2023

1/ L'environnement économique

La pandémie de la Covid a continué à affecter l'économie mondiale en 2023, bien que les effets se soient atténués par rapport aux années précédentes. Les chaînes d'approvisionnement ont progressivement repris leur fonctionnement normal, mais avec des perturbations résiduelles. L'inflation a été une préoccupation majeure à l'échelle mondiale, poussée par les hausses des prix de l'énergie et des matières premières. Enfin, l'invasion de l'Ukraine par la Russie a eu des répercussions significatives sur l'économie mondiale, en particulier sur les marchés de l'énergie. La France a ainsi connu en 2023 une légère hausse de son activité économique de 0,8% et à l'échelle mondiale, le FMI fait état d'une augmentation de 3,1% du Produit Intérieur Brut (PIB).

La zone euro, qui a été la plus impactée par l'inflation, n'affiche une croissance que de 0,5% de son PIB en 2023, avec une Allemagne en récession de -0,3%. Une reprise modérée de 0,5% est prévue en 2024, dont 1% pour la France, 0,5% pour l'Allemagne.

Outre-Atlantique, les États-Unis, qui ont connu une croissance de 2,5% en 2023, devraient rester stable avec une croissance de 2,7% en 2024.

Les pays émergents d'Asie seront ceux qui s'en sortiront le mieux en 2024. Après une croissance respective de 7,8% et 5,2% pour l'Inde et la Chine, leurs prévisions de croissance pour 2024 devraient s'établir à 6,8% pour l'Inde et 4,6% pour la Chine.

La croissance mondiale devrait s'établir à 3,1% d'ici 5 ans, le niveau le plus faible enregistré depuis plusieurs décennies. L'inflation mondiale devrait régulièrement reculer de 6,8% en 2023 à 5,9% en 2024, puis à 4,5% en 2025. Les pays avancés retrouveront leur niveau cible plus rapidement que les pays émergents et les pays en développement. Globalement, l'inflation hors énergie et alimentation devrait ralentir plus progressivement. L'économie mondiale a fait preuve d'une résilience étonnante, en dépit des relèvements considérables de taux par les banques centrales pour rétablir la stabilité des prix.

2/ Le Contexte automobile mondial

A / Reprise de la production automobile mondiale

Dans ce contexte de reprise de l'économie et malgré des tensions économiques, politiques et logistiques encore compliquées, la production automobile mondiale a poursuivi sa reprise en 2023. Ainsi en 2023, la production mondiale de véhicules légers a augmenté de 10,1%, selon des données de l'OICA. Avec plus de 89 millions de voitures assemblées, le secteur enregistre une troisième année de croissance consécutive. Une performance toujours portée par la Chine qui a largement contribué à la croissance du secteur et affiche une rapide montée en puissance dans la mobilité électrique, mais également par l'Europe qui affiche une croissance à deux chiffres de sa production. A noter que la production automobile en 2023 a été supérieure de 2 millions de véhicules par rapport à 2019.



Le continent américain a vu sa production automobile croître de 8,3%, la production en Amérique latine affiche enfin une croissance de 3,1%, pour rappel elle 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 seulement 1,3% en 2023 pour s'établir à 2,2 millions d'unités. La production argentine affiche une reprise de 13,8%. Le Canada et le Mexique voient leur production de VL s'améliorer de 26% et 14% respectivement. Alors que les États-Unis affichent une croissance plus faible que ses voisins de 5,6% avec 10,2 millions d'unités produites en 2023, et très proche des 10,5 millions de VL de 2019.

La production de VL en Asie a connu une croissance de 9,8% en 2023, dépassant son record de 2017. La Chine et l'Inde poursuivent leur reprise, avec une hausse de 10,7% en 2023 pour la Chine, soit 28,4 millions de VL, et une hausse de 6,5% de la production en Inde, soit près de 5,4 millions de VL produits.



Le Japon voit sa production automobile progresser de 16,1% soit 8,5 millions de VL produits et toujours en repli de 7,3% par rapport à 2019. La production coréenne confirme sa reprise (+13,3%) et s'établit à 4,2 millions de VL.

L'Union Européenne des 27 états et le Royaume-Uni poursuit sa reprise avec une production de VL en 2023 en progression de 12,2% soit plus de 15 millions de VL, mais toujours une perte de près de 2,7 millions d'unités par rapport à 2019.

L'ensemble des pays européens profite de cette reprise de production :

- +18,1% en Allemagne (4,1 millions d'unités produites en 2023 soit 554 000 de moins qu'en 2019) ;
- +10,5% en Espagne (2,4 millions d'unités produites en 2023 soit 383 000 de moins qu'en 2019) ;
- +8,8% en France (1,5 millions d'unités produites en 2023 soit 670 000 de moins qu'en 2019) ;
- +17,3% au Royaume-Uni (1 million d'unités produites en 2023 soit 358 000 de moins qu'en 2019) ;
- +1,1% en Italie (750 000 unités produites en 2023 soit 105 000 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 14,8% soit 1,4 millions de VL produits et celle de la Slovaquie avec 1,1 million d'unités produites augmente de 10%.

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 baisse de 1,4% à 2,4 millions d'unités en 2023. En France, la production du groupe s'élève à 477 700 VL, en hausse de 10,5%, et représente 20% de la production totale du groupe (hors AvtoVaz).

En 2023, la production du groupe Stellantis (hors FCA) s'est établie à 2,8 millions de VL soit une production en progression de 8,4% par rapport à 2022. Le groupe réalise près de 25% de sa production mondiale de VL en France qui s'établit à 734 000 unités en progression de 8,4%.

La production des groupes français en France en 2023 est donc en hausse de 9,2% et atteint 1,21 million de VL. La production en France de Toyota a quant à elle progressé de 7%, soit 274 000 véhicules produits. En 2023, les constructeurs ont donc produit près de 1,5 million d'unités en France en progression de 8,8% par rapport à 2022, mais près de 670 000 véhicules légers de moins qu'en 2019.

En 2024, l'industrie automobile française demeurera encore touchée les 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/ Reprise confirmée du marché automobile mondial

En 2023, l'ensemble des régions du monde ont progressé, à l'exception de l'Afrique, ainsi avec 92,7 millions de véhicules légers immatriculés, le marché mondial a retrouvé son niveau d'avant Covid, il progresse ainsi de 12,7% par rapport à 2022 et de 0,6% par rapport à 2019. **Les ventes de véhicules en Europe** (UE 27+RU+AELE) ont progressé de 13,8% pour s'établir à 15,1 millions de VL. De

même le marché d'Amérique du Nord est en hausse de 13,4% par rapport à 2022. Les marchés d'Amérique du Sud et d'Asie ont poursuivi leur reprise avec une croissance de 2,8% pour l'Amérique du Sud et +10,2% pour l'Asie.

A noter que 9,5 millions de véhicules électriques ont été vendus à travers le monde, dont plus de 6 millions en Chine, soit une augmentation de près de 35% par rapport à 2022.



Sur les 4 premiers mois 2024, le marché mondial des VL repart à la hausse avec 28 millions d'unités vendues soit une hausse de 6,3%. Sur cette période, au niveau mondial, même si l'écart s'est largement réduit grâce à la Chine et l'Inde, il manque encore 900 000 VL pour retrouver le niveau de 2019, dont 1 million imputable à l'Europe. **Les ventes mondiales restent ainsi en repli de 3,1% par rapport à 2019.**

On constate de nombreuses disparités par région, le marché de l'UE+AELE+RU progresse de 7,5% sur les 4 mois 2024, de même les Etats-Unis une augmentation de ses ventes de 3,1% par rapport à 2022. La Turquie, le Moyen Orient, l'Inde, la Chine qui ont retrouvé leur niveau de 2019 ont même progressé. A l'inverse la Corée du Sud et le Japon sont en repli.

3/ Activité des équipementiers en France

La conjoncture s'est améliorée en Europe en 2023 ; ainsi l'activité économique en France s'est améliorée par rapport à 2022. L'activité des équipementiers installés en France a progressé par rapport à 2022 avec un **chiffre d'affaires total de près de 16,4 milliards d'euros, en croissance de 9,4%** par rapport à l'année précédente.

La production à destination des clients présents en France a crû de 9,2% pour atteindre 7,3 milliards d'euros, et ce malgré l'augmentation des coûts des matières premières et de l'énergie ainsi que des problèmes de logistique. Les exportations des usines françaises, qui ont totalisé 9,1 milliards d'euros en croissance de 9,7%, ont profité de la reprise d'activité en Europe. Leur part dans le total des ventes est restée stable à 55,5%.



L'activité des équipementiers en 2024 devrait se maintenir, en raison d'une situation plus favorable.

La reprise de 2023 n'a pas pu empêcher une légère baisse des effectifs de 1,3%. Ainsi 56 511 personnes étaient employées au 31 décembre 2023 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

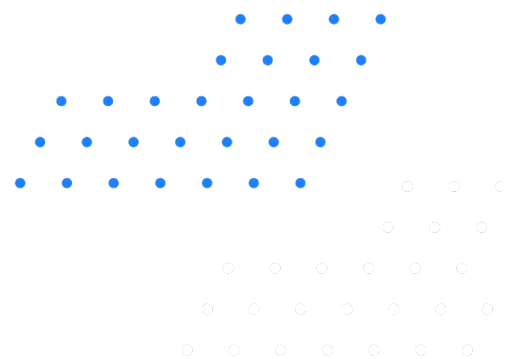
En 2023, le solde commercial de la branche « équipements pour automobiles », est resté négatif pour la huitième année consécutive.

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 **-6,76 milliards d'euros**. Il s'est dégradé de plus de 700 millions d'euros par rapport à 2022 en raison d'une hausse de 9,2% des importations, à 29,3 milliards d'euros, laquelle a été plus forte que celle des exportations en hausse de 8,2% avec 22,5 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 2023, 75% de nos échanges se sont faits avec ces pays.



Nouvelles adhésions au cours de l'exercice 2023

Avant de présenter les actions les plus notables de notre syndicat, il convient de souligner que la FIEV a accueilli **8 nouveaux adhérents en 2023** :



Acerta fournit aux équipementiers et constructeurs automobiles une solution de qualité prédictive pour réduire les taux de rebus et améliorer la détection de défaut via l'analyse des données générées sur les lignes de production.



DAF Conseil aide les acteurs de la rechange et de la réparation automobile et poids lourd (avec un focus particulier sur les réseaux de réparateurs multimarques) à assimiler et anticiper les évolutions du marché.



Exact Systems offre une gamme diversifiée de services dans le secteur de l'automobile en France, comprenant le contrôle qualité, la remise à niveau de composants, le soutien à la production, les services d'ingénieur résident pour répondre aux exigences des industriels, la gestion et le recyclage des déchets industriels, le recrutement d'employés, et plus encore. Exact Systems France représente un acteur international majeur classé parmi les trois premiers en Europe



Expérience Industries est une entreprise sous-traitante qui réalise des pièces découpées à partir de matériaux souples et de faible épaisseur préalablement complexés ou non.



MANN HUMMEL FILTRATION est un des leaders mondiaux de la filtration depuis plus de 80 ans, dans le monde entier sur plus de 80 sites. Leur objectif est de protéger les personnes, la nature et les machines.



MAROLOTEST est une société dont l'activité historique et principale est la fourniture d'équipement et d'outillage d'atelier pour les garages deux roues (Moto, Scooter, Quad...).



Qwello facilite la mobilité électrique en concevant, produisant et exploitant des infrastructures de recharge AC best-in-class, accessibles au public, dans les villes européennes.



Rockwell Automation est une entreprise de génie électrique et d'automatisation. Elle est un fournisseur d'envergure mondiale de solutions d'automatisation industrielle, de puissance, de contrôle et d'information.

Activité de la FIEV au cours de l'exercice 2023

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 de la 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 2023 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 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.

■ 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.

■ Observatoire des marchés

En 2023, 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 2023 :

- Le marché européen : Quels sont les perdants & gagnants de 2022 ?
- Point d'étape sur la transition électrique : quels défis pour l'électrification du parc ?
- Etude prospective du marché de la rechange à l'horizon 2030.

■ **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.

■ **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

Tout au long de l'année 2023, des groupes de travail de la Commission Développement industriel, présidée et co-présidée respectivement par Stefan May, CEO Automotive / Focus Country Head France, CONTINENTAL AUTOMOTIVE France, et Stanislas Bailly, CEO de SNECI, ont rassemblé les adhérents de la FIEV ayant 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 :

Le GT Accès aux données s'est réuni régulièrement durant les 3 premiers trimestres de l'année 2023. Il a permis le partage des compréhensions des réglementations à venir entre adhérents.

La FIEV a rédigé une position sur le Data Act Européen et, avec d'autres parties prenantes (Mobilians, MICHELIN), mené des actions de lobbying auprès des pouvoirs publics français en vue d'obtenir un Data Act sectoriel précisant les modalités d'application pour le secteur Automobile (tenir compte des spécificités du secteur et encadrer les restrictions d'accès aux données liées notamment à la cybersécurité).

Nous avons contribué aux travaux du CSTA 31 sur une possible position PFA sur l'accès aux données.

■ GT FIEV sur l'empreinte carbone des produits :

Un séminaire a été organisé avec la PFA pour partager les travaux du GT FIEV avec l'ensemble de la filière et valider avec les différents acteurs de la filière la méthodologie et les précisions à apporter aux règles définies.

En collaboration avec la PFA, nous avons rédigé des annexes pratiques au guide méthodologique de la PFA sur le calcul de l'empreinte carbone des produits auquel nous avons contribué..

Après consultation de plusieurs organismes de formation, SNECI s'est vu confier la réalisation de formations à destination des adhérents FIEV, sur la réponse aux RFQs pour ce qui concerne l'empreinte carbone produit.

Un lien régulier avec la PFA sur ce sujet crucial a été maintenu tout au long de l'année par des échanges et la participation de la FIEV au programme LCA de la PFA.

■ GT FIEV sur les Substances :

Ce groupe permet l'échange entre constructeurs et équipementiers sur l'actualité réglementaire et un partage des compréhensions mutuelles en fonction de la sensibilité des secteurs.

Afin de simplifier le tri et le pilotage des substitutions en fonction des risques techniques et industriels de nos adhérents, nous avons engagé des travaux sur un outil de priorisation des sujets substances.

Dans le cadre de ce groupe nous avons apporté des réponses aux consultations de l'ECHA (Agence européenne des produits chimiques), notamment sur les PFAS.

■ GT FIEV miroir de l'IATF :

Le groupe de travail a été relancé en 2023. Il est le lieu d'échanges privilégiés avec IATF France et les représentants de Renault et Stellantis à l'IATF.

Les travaux engagés portent sur des propositions d'amélioration du standard IATF 16949 en vue de sa mise à jour.

La FIEV représente les équipementiers au sein de l'IATF Global.

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 d'instances de notre écosystème : France Industrie, le CLEPA, la PFA et la 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 plusieurs webinaires** sur les thèmes suivants :

- Risques et opportunités des évolutions réglementaires sur le business de la donnée ;
- Cybersécurité dans la mobilité, sensibilisation aux enjeux à court et long terme ;
- Cybersécurité dans la mobilité, le Campus Cyber, un nouveau lieu dédié à la cybersécurité ;
- Présentation de la **formation FIEV**, dispensée par SNECI, sur la réponse aux RFQs pour ce qui concerne l'empreinte carbone produit.

3/ Affaires publiques

Tout au long de l'année 2023, 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, DGEC, DGITM, DGPR et SGAE), mais également auprès des parlementaires européens français. La parole de notre fédération est ainsi écoutée, ses analyses demandées et ses positions prises en considération.

De nombreuses 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, les orientations européennes sur le climat (Fit for 55), le cadre juridique européen applicable à rechange automobile, l'accès aux données des véhicules, la libéralisation du marché des pièces visibles, les brevets essentiels à des normes, le plan d'investissement France 2030, le plein emploi, ou encore la décarbonation.

La liste des positions défendues en 2023 est longue :

- Etats des lieux de la situation des équipementiers (coût matière, pénurie de composants électroniques, etc.);
- Euro7 échappement ;
- Euro7 particules de frein ;
- Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières ;
- Fit for 55, fin des véhicules thermiques en 2035 / approche du puits à la roue, défense de la diversité technologique ;
- Libre concurrence sur le marché de la rechange automobile ;
- Accès aux données, demande d'un Data Act sectoriel en complément de l'acte multi-secteurs ;
- Libéralisation du marché des pièces visibles ;
- Proposition de règlement sur les brevets essentiels à des normes
- Plan d'investissement France 2030.

La FIEV a également profité de la tenue du salon EQUIP'AUTO à Lyon pour défendre les positions de ses adhérents auprès de différentes personnalités publiques, membres des cabinets ministériels, des administrations, ambassadeurs de différents pays, ou encore élus locaux. Les thématiques abordées ont été :

- Décarbonation des nouveaux véhicules ;
- Réduction de l'impact environnemental du parc roulant ;
- Compétitivité du site France ;
- Plein Emploi ;
- Transition numérique et connectivité ;
- Libre et concurrence et pouvoir d'achat.

Ces 6 thèmes ont chacun fait l'objet d'une «fiche pédagogique» avec les chiffres clés, les objectifs de la FIEV et ses propositions. Les fiches ont été regroupées en un livret de référence des positions FIEV sur ces thèmes clé, diffusé en décembre 2023.

Les contacts établis à l'occasion d'EQUIP AUTO Lyon avec les pouvoirs publics ont été suivis de réunions spécifiques pour détailler nos positions auprès du cabinet du Ministère de la Transition Énergétique et de la Directrice projets Automobile de la DGE.

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 sur le sujet. 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 en janvier 2023 entre PFA, FIEV et Mobilians pour la filière, et la DGE au ministère de l'industrie. Ils se sont poursuivis de façon régulière pendant l'année 2023.

Contrat Stratégique de Filière 2024-2027 :

La FIEV s'est impliquée activement dans la préparation du nouveau contrat stratégique de filière coordonnée par la PFA avec les Pouvoirs Publics. Cela lui a permis d'y intégrer les messages et positions qui pouvaient manquer et d'insister sur quelques thèmes clé comme la compétitivité, l'accès aux données, l'énergie, la souveraineté...

Relations presse :

Des déjeuners avec les correspondants Automobile des médias spécialisés ont été organisés pour faire connaître la FIEV et ses positions.

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 Claude Cham, Président de la FIEV.**

Au titre de l'exercice 2023, sept sujets méritent d'être signalés :

A / Poursuite des discussions avec STELLANTIS & RENAULT

En 2023, nous avons organisé plusieurs échanges avec les Directeurs des achats des deux constructeurs et organisé plusieurs interventions auprès des adhérents de la FIEV. Par ailleurs, plusieurs sujets et documents ont fait l'objet de discussions, voire d'accords avec les deux constructeurs.

■ Echanges avec les Directeurs des achats de RENAULT & STELLANTIS et interventions auprès des adhérents de la FIEV

Le **25 janvier 2023**, les représentants de la FIEV ont rencontré **Maxime Picat et Gilles Testu**, respectivement Directeur des Achats et de la Supply Chain et Responsable des relations avec les fournisseurs et de la gestion des risques de Stellantis afin de réaliser un point de situation des adhérents de la FIEV et échanger sur quelques propositions d'actions et de travaux communs en vue d'améliorer la relation du constructeur avec ses fournisseurs.

Le **30 mars** suivant, **Gilles Testu** est intervenu auprès des adhérents de la FIEV afin d'échanger sur la relation entre le constructeur et ses fournisseurs mais également pour évoquer les conséquences de l'avis rendu un mois plus tôt par la Commission d'examen des pratiques commerciales sur la conformité des Conditions Générales d'Achat et Conditions de Garantie du constructeur.

Avec le même objectif d'améliorer la relation du Groupe Renault avec ses fournisseurs, le **12 mai 2023** les représentants de la FIEV ont rencontré **François Provost**, alors nouvellement nommé Directeur des achats du Groupe Renault, **et Bruno Moustacchi**, Directeur Achats Risques - Achats Responsables - Ethique du Groupe Renault. Lors de ces échanges, il a été décidé d'organiser des rencontres régulières entre les dirigeants du constructeur et les adhérents de

la FIEV.

Par la suite, le **18 septembre 2023**, **François Provost est intervenu auprès des adhérents** de la FIEV pour notamment présenter les conséquences du contenu du plan stratégique Renaultion et de la refonte de l'alliance Renault et Nissan sur les fournisseurs. L'intervention a été suivie d'un échange très riche avec les adhérents présents. Le **27 novembre 2023**, **Anthony Plouvier et Bruno Moustacchi**, respectivement VP Strategy et Transformation & Directeur Achats Risques - Achats Responsables - Ethique du Groupe Renault sont également intervenus à la FIEV pour présenter les conséquences de l'évolution de l'organisation des achats de l'Alliance Renault - Nissan et Mitsubishi vers des organisations distinctes axées sur une approche projet par projet.

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

En mars 2022 un accord a été conclu avec STELLANTIS sur 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.

En mai 2023 STELLANTIS a accepté de reprendre des discussions avec la FIEV **sur la mise à jour de cet accord. Aucun accord n'a cependant pu être conclu** avec le constructeur et les discussions se sont arrêtées.

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

À la suite de 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.

À la suite de l'avis de la CEPC, STELLANTIS a accepté de reprendre des discussions avec la FIEV sur les CGA et Conditions de Garantie. Il convient de souligner que **la FIEV est la seule organisation professionnelle dans le monde avec laquelle le constructeur a accepté d'ouvrir des négociations !** Celles-ci ont repris en juin 2023 et se sont poursuivies en 2024.

- Conditions de Garantie STELLANTIS

Outre les 12 séances de travail sur la version 2019 du document, à date, nous avons eu **13 réunions de négociation avec les constructeur**. Le groupe de travail interne à la FIEV s'est par ailleurs réuni à 16 reprises afin de préparer les séances de négociation avec le constructeur. **Nous sommes sur le point de conclure un accord avec STELLANTIS** sur le texte proprement dit des conditions de garantie, sur les Implementation Procedures EE et sur l'article 10 des Conditions Générales d'Achat. Les points, peu nombreux, sur lesquels des désaccords subsistent seront repris dans une lettre de confort. Nous sommes par ailleurs convenus avec le constructeur de mettre en place un **Comité de Suivi** qui aura notamment pour objectif de suivre l'application de ces nouvelles conditions de garantie.

- Conditions Générales d'Achat de STELLANTIS

A date, nous avons eu **27 réunions de négociation avec les constructeur**. Le groupe de travail interne à la FIEV s'est par ailleurs réuni à 20 reprises afin de préparer les séances de négociation avec le constructeur.

Les discussions avancent mais il existe encore de gros désaccords sur des sujets à forts enjeux, notamment sujets relatifs aux DPI, principe de non-renégociation des prix / imprévision, compensation, résiliation etc.

■ Poursuite des travaux sur les conditions de Garantie (RCCP) RENAULT

A l'instar des précédentes conditions de garantie de RENAULT, sur lesquelles nous nous étions accordées avec le constructeur (toujours applicables à certains business en cours), en décembre

2020 nous avons conclu un accord avec RENAULT sur ses Conditions de Garantie mondiales 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 sur deux cas particuliers : Les opérations SOTA (« Software Over The Air »), d'une part, et le sujet du traitement des cas garantie sans dépose de pièce, d'autre part.

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.

Il nous restait à nous accorder avec le constructeur **sur le sujet du traitement des cas garantie sans dépose de pièce** (ex. mise à jour logiciel par reflash hors SOTA, câblage). Après plus d'un an de discussions, **fin décembre 2023, nous avons conclu un accord** (officiellement signé début février 2024), lequel prend la forme d'une annexe 3.2 des RCCP 2020 ainsi qu'une lettre de confort que nous a adressé le constructeur pour préciser certains points, les deux documents étant également disponibles pour tous les fournisseurs sur le Portail de RENAULT.

■ **Participation au Comité de suivi du Code de performance et de bonnes pratiques relatif à la relation client-fournisseur au sein de la filière et de la construction automobile**

La FIEV a été très active lors de la négociation avec PSA et Renault ayant abouti à la mise à jour fin 2020 du « Code de performance et de bonnes pratiques relatif à la relation client-fournisseur au sein de la filière et de la construction automobile » (CPBP), dont la première version avait été signé le 9 février 2009.

La FIEV est bien évidemment membre du comité de suivi du CPBP, chargé de s'assurer de la bonne application de l'accord dans l'ensemble de la filière. Ce Comité **s'est réuni 4 fois en 2023**.

Il convient de souligner que le contrat stratégique de la filière automobile 2024 – 2027, signé le 6 mai 2024, fait référence à cette instance pour poursuivre les efforts de dialogue partenarial et collectif entre les acteurs de la filière.

B / 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).

Nous avons également co-piloté avec Me Joseph Vogel **le Groupe de Travail de l'Association Française de Droit de la Concurrence** (AFEC) qui a élaboré la position de cette dernière sur le sujet.

Même si toutes nos propositions n'ont pas été prises en compte, **comme nous le souhaitions, 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**.

Soulignons que **le 27 mai 2024, la Commission européenne a lancé un appel à contributions** relatif au fonctionnement du RECSA, l'objectif étant de réévaluer le fonctionnement du RECSA et du règlement (UE) 2022/720 et vérifier dans quelle mesure le cadre réglementaire actuel est toujours adapté. **Nous co-pilotons** une nouvelle fois avec Me Joseph Vogel **le Groupe de Travail de l'AFEC** sur le sujet.

C / Accompagnement des adhérents concernés par la libéralisation du marché des pièces de rechange visibles en France & Lobbying dans le cadre de la révision de la 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^{er} 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 frontale 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 poursuivons 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 « B » ci-avant), nous avons fait plusieurs propositions **pour encadrer la pratique du brand naming**.

Par ailleurs, **en janvier 2023, nous avons 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.

Soulignons également que, après 14 ans de procédure, en mai 2023, l'un de nos adhérents, qui était poursuivi par plusieurs constructeurs pour contrefaçon de dessins et modèles de pièces visibles et démarquage de pièces, que nous avons beaucoup aidé depuis 14 ans, allant jusqu'à témoigner devant le Tribunal correctionnel, a obtenu un arrêt de la Cour d'Appel de Paris totalement favorable.

D / Lobbying relatif à une proposition de règlement sur les brevets essentiels à des normes

Début 2021, la FIEV a adressé une contribution à la Commission européenne sur sa communication COM(2020) 760 portant sur "Exploiter au mieux le potentiel d'innovation de l'Union européenne. Un plan d'action en faveur de la propriété intellectuelle afin de soutenir la reprise et la résilience dans l'Union européenne" publiée le 25 novembre 2020.

Le 27 avril 2023, la Commission a lancé une consultation publique relative à une proposition de règlement sur les brevets essentiels à des normes (ci-après « BEN »), modifiant le règlement (UE) 2017/1001.

Dans le cadre de cette consultation, **le 10 août 2023, la FIEV a adressé une contribution à la Commission européenne mais également à la DGE et à la DGCCRF.** Nous avons préalablement partagé notre projet pour avis avec la PFA, dans la mesure où les intérêts des équipementiers et constructeurs sont totalement alignés.

La résolution législative adoptée par Parlement européen le 28 février 2024 sur la proposition de règlement est conforme à nos attentes et constitue une première victoire même si le Conseil doit encore se prononcer.

E / Mise à jour de la Charte d'engagement des fabricants de solutions de diagnostic

En 2023, le GIEG a effectué un premier **bilan de la mise en œuvre de la Charte**, lancée en octobre 2022 dans le cadre du Salon Equip Auto Paris. Ce bilan, basé principalement sur le RETEX de SGS, société en charge de réaliser les audits, a abouti à la nécessité d'apporter quelques modifications à la grille d'audit ainsi qu'à la Charte proprement dite. Un Groupe de Travail composé principalement d'experts a été créé à cet effet. Les travaux de ce GT ont abouti, au premier trimestre 2024, à l'adoption d'une **nouvelle version de la Charte**.



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

En 2023, huit sociétés ont été auditées, tous les audits ayant confirmé le respect des dispositions de la Charte par ces sociétés. Ces dernières ont donc pu signer la Charte. Depuis, ils peuvent utiliser le logo « Diagnostic Sécurisé » dans le cadre de leur communication marketing mais également apposer ce logo sur leurs Solutions de Diagnostic.

F / Action extérieure visant à la promotion de la FIEV

Nous avons piloté la réalisation d'un **dossier publié en août 2023 dans la revue Jurisprudence Automobile consacré à l'après-vente automobile** et rédigé **un article sur le nouveau cadre réglementaire** relatif à l'après-vente automobile.

En août 2023, nous avons **mis à jour l'étude** relative à la **rupture des relations commerciales publiée dans le Lamy Droit Economique** (ouvrage de référence pour les juristes et avocats en droit économique) en 2018.

Nous avons également collaboré à la réalisation d'un **dossier publié en octobre 2023 dans la revue Jurisprudence Automobile consacré au sujet de la donnée automobile** et rédigé un article sur l'état des lieux du marché de celle-ci.



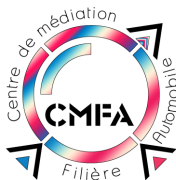
En **décembre 2023, dans le cadre d'un Colloque à la Cour d'Appel de Versailles sur les contrats d'affaires, nous avons participé à une table-ronde** au cours duquel nous avons pu effectuer la promotion des positions et travaux de de la FIEV dans le domaine des relations clients – fournisseurs. Nous avons notamment rappelé notre souhait d'une harmonisation européenne dans le domaine de l'encadrement des relations

commerciales ainsi que la nécessité de renforcer les règles actuelles sur l'imprévision. Nous avons par ailleurs promu les différents outils que nous utilisons pour améliorer les relations entre les clients et fournisseurs ainsi que la médiation et tout particulièrement et le centre de médiation de la filière automobile (CMFA). Les actes de ce Colloque, donc le texte de notre interventions, ont été publiés dans la revue Contrats Concurrence Consommation.

En 2023, nous avons également effectué plusieurs interventions dans le cadre du GARAC - Ecole Nationale des Professions de l'Automobile ainsi que du Master 2 Droit de la Concurrence et des Contrats de l'Université Paris-Saclay - Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines.

G /Activité liée à la gestion des structures internes

Dans le cadre de contrats de prestation de services, en 2023, 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 2023 la FIEV a également continué d'assurer la direction du Centre de Médiation de la Filière Automobile (CMFA) qui, outre la FIEV comprend le CCFA, Elanova, la FFC, la FFF, la FIM et le GPA. Le CMFA offre aux entreprises de la filière des solutions pour les aider à résoudre tous leurs différends avec leurs clients et fournisseurs, de manière amiable, confidentielle et rapide. Trois saisines ont été instruites en 2023.

5/ Organisation du 12^{ème} Séminaire Aftermarket

Les 29 et 30 juin 2023 a eu lieu le 12^{ème} Séminaire Aftermarket de la FIEV à Tours, qui a rassemblé une trentaine de représentants de l'après-vente automobile des sociétés adhérentes de la FIEV.

Pendant ces deux jours de séminaire, intervenants extérieurs et experts de la FIEV ont partagé des sujets et réflexions répondant, non seulement, aux problématiques quotidiennes des équipementiers, mais également en abordant des sujets concernant l'avenir de l'après-vente automobile :

#Rendez-vous
AFTERMARKET

- Les visions du marché de la rechange à 10 ans – Thomas CHIEUX responsable de la recherche – ICDP France
- AMAZON – Vision client en Europe – Gianluca STELLA Category Leader EU Auto Parts & Head of Instock Management/Supply Chain EU Automotive AMAZON

- Développement du marché de la pièce de réemploi, produit, demande, exigences – Luc FOURNIER directeur Technique et pièce de réemploi, Alliance Automotive Group
- Nouveau cadre réglementaire européen sur l'après-vente automobile – Charles ARONICA, Directeur Général de la FIEV & Patrice MIHAILOV avocat en droit de la distribution
- Impact du contrôle technique sur le marché de l'aftermarket – Franck CONTANESI, Directeur du Service économie et statistiques de la FIEV

Outre ces sujets phares abordés, les participants ont pu réfléchir aux sujets suivants :

- Nouveau profil des commerciaux / Comment attirer les jeunes ;
- Fédérer les réparateurs / Evolution des besoins du réparateur ;
- Attentes concernant la FIEV et vision de la communication de la FIEV pour demain.

Cette édition a permis aux participants de repartir avec de nombreuses clés et/ou leviers pour **comprendre les enjeux à venir et mieux appréhender les changements d'un secteur en pleine mutation.**

Les **participants** ont dans l'ensemble été **très satisfaits** de ce séminaire qui a répondu à leurs attentes. Tous les participants ont exprimé leur souhait qu'un nouveau Séminaire soit organisé.

6/ GIEG

Le GIEG, **présidé par Clément Perrin, Workshop Equipment Manager chez Hella France**, est une Commission très active au sein de la FIEV. Elle réunit **20 sociétés membres** qui sont des industriels qui fabriquent et distribuent des équipements de garage en France.



Comme cela a déjà été souligné, en 2023 les membres du GIEG ont finalisé la **Charte d'engagement** pour les fournisseurs d'outils de diagnostic puis, après un premier bilan de son application, ils ont travaillé sur une nouvelle version afin de s'adapter aux fonctionnalités de « remote diagnostic » et à la volonté d'avoir un référentiel des outils validés.

Les membres du GIEG ont par ailleurs poursuivi leurs travaux au sein de deux groupes de travail créés en 2022 :

- Un **GT contrôle ADAS**, afin de proposer un protocole sur la réparabilité et la calibration des ADAS pour les assurances. Le GIEG met à disposition des acteurs du marché un livret des bonnes pratiques des ADAS pour la réparation et la calibration 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.

Pour faire suite à la décision du Conseil d'Etat de réinstaurer l'obligation du **contrôle technique pour les deux-roues**, un arrêté publié au Journal Officiel du 24 octobre 2023 indique le calendrier de mise en application du CT 2 roues à partir d'avril 2024 : Sont concernés en 2024, les 2 roues immatriculés avant le 1er janvier 2017. Plusieurs réunions de travail ont eu lieu depuis juillet avec la DGEC et l'UTAC pour élaborer le cahier des charges des sonomètres.

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.

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".

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 pour les VL et les deux roues ; la version digitale de cette affiche sera envoyée aux différents centres de contrôle technique.

8/ SECUR

Cette année encore, le SECUR (Service d'Etudes et de Conseils aux Usagers de la Route), **association loi de 1908, présidée par Stéphane DUCREAU, DG France de KONI, et animée par la FIEV**, a

Secur
SERVICE D'ÉTUDES ET DE CONSEILS
AUX USAGERS DE LA ROUTE

permis, aux membres de ses Collectives, de partager leurs problématiques et de poursuivre leurs actions de sensibilisation des professionnels et des 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 d'informer régulièrement 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 poursuivent en 2024 leur démarche de communication à destination des automobilistes, des professionnels du secteur et des centres d'enseignement technique.

9/ Communication & Événements de la FIEV

A. Communication Corporate et Adhérents FIEV

■ Relations Presse et Partenariat

L'année 2023 a été marquée par une forte présence médiatique de la FIEV, notamment à travers la diffusion de **plusieurs communiqués de presse**. Ces actions ont permis de mettre en lumière les initiatives et les prises de position de la FIEV sur des sujets clés de l'industrie automobile, renforçant ainsi sa visibilité et son influence dans le secteur.

En janvier, la FIEV a alerté **sur les menaces potentielles du Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF) sur la compétitivité des industries françaises et européennes**. Ce premier communiqué a été suivi en mars par l'annonce de la **mise en place effective de la Charte d'engagement de la FIEV** concernant le diagnostic électronique automobile, soulignant ainsi l'engagement de la FIEV en faveur de normes et de pratiques de qualité dans le secteur.

Le mois de juin a été marqué par **l'accueil de 8 nouveaux adhérents** dans les rangs de la FIEV, témoignant de la confiance croissante accordée à l'organisation par les acteurs de l'industrie. De

plus, la FIEV a apporté son **soutien à Patrick Martin**, candidat à la présidence du MEDEF, démontrant ainsi son engagement dans le domaine de la représentation et de la défense des intérêts de ses membres.

En juillet, la FIEV s'est réjouie de l'accord européen sur le « **Data Act** » et a plaidé en faveur d'une législation sectorielle complémentaire pour garantir un environnement réglementaire favorable à l'industrie automobile. Par ailleurs, le **lancement du "Campus Cyber"**, un nouveau lieu dédié à la cybersécurité dans la mobilité, a illustré l'engagement de la FIEV dans la promotion de technologies innovantes et sécurisées.

En septembre, **la FIEV a donné rendez-vous à EQUIP AUTO Lyon 2023, dévoilant ses 10 préconisations pour la relance de la filière automobile française**. Ces initiatives ont permis de renforcer la présence et l'impact de la FIEV dans les débats et les événements clés de l'industrie tout au long de l'année. A l'occasion de cet événement, la FIEV a également réalisé 6 «fiche pédagogique» avec les chiffres clés, les objectifs de la FIEV et ses propositions. Elles ont été regroupées en un livret de référence, largement diffusé en décembre 2023.



Depuis mai 2023, la FIEV a organisé **plusieurs déjeuners avec les journalistes de la presse professionnelle auto et économique/grand public**. Ces rencontres informelles ont permis d'établir des liens solides avec les médias et de partager les positions majeures de la FIEV sur des sujets tels

que l'EURO 7, le MACF, les relations avec les constructeurs, la réindustrialisation de la France, la compétitivité et l'emploi.

En 2023, la FIEV a renouvelé son partenariat avec Mobility TV, sponsorisant plus de 110 émissions réalisées au cours de l'année. Ce partenariat a permis à la FIEV de renforcer sa présence médiatique et sa visibilité dans le secteur de la mobilité, contribuant ainsi à accroître son influence et son impact dans l'industrie.

■ Événements FIEV

En février, la FIEV a organisé un webinar sur les risques et opportunités des évolutions réglementaires sur le business de la donnée du véhicule. Cet événement a réuni 60 participants et a permis d'aborder des sujets clés tels que la Directive ITS et la réglementation Data Act.

Un événement conjoint FIEV & France AutoTech a été organisé en Avril sur le thème "Start-ups et équipementiers : le duo gagnant pour la tech automobile ?". Cette initiative a permis de mettre en avant les synergies entre les start-ups et les équipementiers dans le développement de technologies innovantes pour l'industrie automobile.



La FIEV a organisé en juin un webinar sur les dispositifs de soutien des entreprises face à la hausse des coûts de l'énergie. Cet événement a permis aux membres de la FIEV de mieux comprendre les mesures disponibles pour faire face à ce défi majeur pour l'industrie automobile.



En septembre, la FIEV a organisé une intervention de M. François Provost, Directeur des achats du Groupe Renault, auprès de ses adhérents. Cette intervention a permis aux membres de la FIEV de bénéficier de l'expertise d'un acteur majeur de l'industrie automobile sur des questions stratégiques liées aux achats et à la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

Un **webinar sur la cybersécurité** a également été organisé, mettant en lumière les enjeux et les défis liés à la sécurisation des systèmes informatiques dans le domaine de la mobilité.

■ Autres Contenus FIEV

La FIEV a réalisé une **vidéo pédagogique sur le Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF)**, expliquant son fonctionnement et la position de la FIEV sur cette question cruciale pour l'industrie automobile.



De plus, la participation active de la FIEV à EQUIP AUTO Lyon 2023 a été un autre temps fort de l'année, permettant à l'organisation de renforcer ses liens avec les acteurs de l'industrie et de présenter ses initiatives et ses recommandations pour la filière automobile française.

Les actions menées tout au long de l'année ont contribué à renforcer la position de la FIEV en tant qu'acteur clé de l'industrie automobile et à promouvoir ses valeurs et ses initiatives auprès de ses membres et du grand public.

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 ». A la suite de cet AMI, 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. Deux conventions de mécénat ont été signées en 2023.



Ainsi, le Fonds KEYROS a signé les 28/02/2023 et 22/03/2023 avec l'Université de Côte d'Azur, laboratoire GREDEG, établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel, une convention pour une durée allant jusqu'au 30 septembre 2024. Elle a pour objet de financer un projet de recherche appliquée « MOBI-RUR » qui répond à trois grands objectifs :

- Comprendre l'évolution des besoins en déplacement des jeunes en milieu rural en France ;
- Analyser les solutions digitales existantes à l'international pour accompagner cette catégorie de la population dans ses déplacements ;
- Mettre en place des scénarios pour une mobilité plus inclusive de cette population et évaluer les impacts socio-économiques.

Elle prévoit un financement de ce projet par le Fonds KEYROS à hauteur d'un montant maximal de 95.100 euros hors taxes, soit 100% du montant de la dépense prévisionnelle pour la réalisation du projet.

Le Fonds KEYROS a également signé une convention les 12/04/2023 et 18/04/2023 avec l'Université de Montpellier, laboratoire CEE-M, établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel, pour une durée allant jusqu'au 30 septembre 2024. Elle a pour objet de financer un projet de recherche appliquée « PRECODERK » « Préférences des Consommateurs pour le Dernier Kilomètre » qui répond à deux grands objectifs :

- Comprendre et modéliser les préférences des consommateurs pour les livraisons du dernier kilomètre, ainsi que les changements de comportements induits ces dernières années par la montée en puissance de l'e-commerce ainsi que l'impact de la pandémie de la Covid. 19 ;

- Définir les attributs de la livraison du dernier kilomètre et estimer économétriquement la sensibilité environnementale pour le choix du mode de livraison du dernier kilomètre en comparant entre différents modes de livraison.

Elle prévoit un financement de ce projet par KEYROS à hauteur d'un montant maximal de 90.000 euros hors taxes, soit 100% du montant de la dépense prévisionnelle pour la réalisation du projet.

Par ailleurs, en décembre 2023 le Conseil d'administration a donné son accord pour que quatre nouveaux projets soient soumis au Comité d'évaluation, lequel fera ensuite ses recommandations au Conseil d'Administration.

10/ EQUIP AUTO

■ EQUIP AUTO Lyon 2023 : pari réussi pour la première édition lyonnaise du salon



La première édition d'EQUIP AUTO Lyon, qui s'est déroulée du 22 au 24 mai, a été un véritable succès, attirant près de 25 500 professionnels. Cet événement a confirmé son importance dans la région Auvergne-Rhône-Alpes en combinant efficacement affaires, discussions stratégiques et convivialité.

Inaugurée en présence de nombreuses personnalités régionales et de **Luc Chatel**, **Président de la Plateforme Automobile française**, cette édition a **réuni 605 exposants et marques**, dont la moitié participaient pour la première fois. La forte représentation internationale, avec plus de 50% d'exposants étrangers, a renforcé la dimension globale du salon.

Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition énergétique, a souligné lors de son intervention l'importance de l'électrification et de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, tout en créant des emplois industriels sur le territoire.

Le programme de cette édition a été riche et varié, avec **trois grands forums et un cycle complet de conférences** couvrant des sujets tels que l'hydrogène, les pièces de réemploi et la maintenance des véhicules électriques. Les participants ont également apprécié les villages thématiques, les démonstrations extérieures, l'exposition historique sur le pneumatique et les Trophées Internationaux de l'Innovation.

La FIEV a été très active tout au long du salon. Nous avons notamment profité de l'événement pour dévoiler **nos dix préconisations pour la relance de la filière automobile française** et mis à profit cet événement dans le cadre de notre stratégie d'influence au service de nos adhérents. C'est ainsi que nous avons reçu **les directeurs de cabinet adjoint et conseiller décarbonation des transports de Mme Agnès Pannier-Runacher**, ministre de la Transition énergétique, ainsi que des **représentants de la Direction Générale des Entreprises (DGE) et de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)** afin de les sensibiliser aux grands enjeux actuels de notre filière. Nous avons également eu de bons échanges avec le **Consul général de Turquie en France** et le **Consul général d'Allemagne** à Lyon pour lesquels nous avons organisé une visite du salon.



36 adhérents ont exposé à EQUIP AUTO Lyon 202



■ EQUIP AUTO ALGERIA 2023 :

La 16ème édition d'EQUIP AUTO Algeria, le rendez-vous maghrébin au rayonnement international des professionnels de l'après-vente et des services pour tous les véhicules, s'est tenue sur des notes plus que positives. Du 13 au 16 mars 2023, **près de 200 exposants venant de 10 pays ont accueilli près de 7 000 visiteurs professionnels, dont 4% de visiteurs étrangers**, mobilisés pendant 4 jours pour découvrir les offres et les nouveautés de leurs fournisseurs.



■ EQUIP AUTO On Tour 2024

L'édition 2024 d'EQUIP AUTO On Tour a déjà commencé avec Montpellier le 8 juin, et continuera avec Reims le 29 juin et Rennes le 28 septembre. Cette édition offre des opportunités uniques de networking et de partage d'expertise. Les participants peuvent assister à des conférences enrichissantes, des ateliers pratiques et des démonstrations de produits de pointe. L'accent est mis sur la transition écologique, la digitalisation et l'évolution des compétences techniques. EQUIP AUTO On Tour 2024 met également en avant les solutions de mobilité durable et les technologies connectées, répondant aux défis actuels de l'industrie. Cet événement vise à renforcer les liens entre les acteurs locaux et internationaux, favorisant une collaboration accrue pour le développement du marché de l'après-vente automobile.



Pour compléter cette édition, **THE EXTRA MILE by EQUIP AUTO** se tiendra le mercredi 16 octobre 2024 à la Seine Musicale, à Paris. Ce nouveau rendez-vous business européen réunira près de 400 acteurs de la filière automobile, des secteurs amont et aval, autour des grands défis actuels de l'industrie. The Extra Mile by EQUIP AUTO sera une plateforme pour dévoiler les dernières avancées technologiques et initier le compte à rebours vers EQUIP AUTO Paris 2025.

■ EQUIP AUTO Paris 2025



Le 50ème anniversaire d'EQUIP AUTO sera célébré à Paris du 14 au 18 octobre 2025.

