

Commission RMCF du 26.02.26

Programme de Conformité aux règles de concurrence - Rappel

- **La FIEV entend pleinement respecter les règles du droit de la concurrence**
- Pour chaque réunion, un **ordre du jour précis et non équivoque** est établi. Il est adressé à chaque participant avec sa convocation. Il est **permis à tout participant de demander, au début de la réunion, le rajout d'un sujet à l'ordre du jour. Une telle modification nécessite l'accord exprès de toutes les personnes présentes**
- **Chaque adhérent devra** veiller à ne communiquer que les informations nécessaires à l'activité et aux missions de la FIEV, et **ne pas communiquer ou échanger d'informations sensibles** et plus généralement à **ne pas adopter de comportement susceptible de constituer une violation des règles de droit de la concurrence**

Programme de Conformité aux règles de concurrence - Rappel

- **Chaque adhérent doit veiller à ce que ses représentants** participant à des réunions au sein de la FIEV **soient informés du contenu de la Charte Ethique** de cette dernière et des conséquences d'un comportement inapproprié dans le cadre de l'activité et/ou de l'accomplissement des missions de la FIEV.
- Chaque adhérent doit également veiller à **ne faire participer aux activités de la FIEV que des représentants dûment habilités, formés et sensibilisés au respect des règles de concurrence et engagés par la Charte Ethique précitée**

1/ Présentation économique : F. Fontanesi

- ✓ Analyse de la production de véhicules En Europe en 2025
- ✓ Analyse approfondie du coût de la main-d'oeuvre automobile par véhicule

2/ Situation de la filière & des équipementiers - C. Grandval

3/ Contenu local & Clause de revoyure : point à date – C. Aronica

4/ STELLANTIS – R. Favre & C. Aronica

- ✓ Mise en place d'un Conseil européen des fournisseurs
- ✓ Injonction de la DGCCRF de décembre
- ✓ Conditions de garantie pour l'Europe élargie – Mise à jour du coefficient logistique
- ✓ Amadeus - Séance de travail le 25/02/26 avec S. Dubs, Directeur des achats Europe élargie et G. Testu, Responsable des relations avec les fournisseurs et de la gestion des risques

5/ RENAULT – R. Favre & C. Aronica

- ✓ Organisation d'une réunion avec Jean-Quentin Heitz, Directeur de la Stratégie Achats et Thomas Orsini, Directeur des risques et de la transformation de la base fournisseurs du Groupe Renault
- ✓ Point d'avancement des travaux sur les nouvelles Conditions Générales d'Achat Pièces & Prestations Intellectuelles

6/ Échanges avec les représentants de Toyota – C. Aronica

7/ PPL visant à réduire les retards de paiement afin de lutter contre les défaillances d'entreprises – Point ajouté à l'ODJ avec l'accord unanime participants - C. Aronica

8/ Commission électronique – Point ajouté à l'ODJ avec l'accord unanime participants F. Fontanesi

9/ Intervention de Gilles Testu, VP Achats - Responsable des relations avec les fournisseurs et de la gestion des risques chez STELLANTIS



Présentation économique :

- ✓ Analyse de la production en Europe en 2025
- ✓ Analyse approfondie du coût de la main-d'oeuvre automobile par véhicule

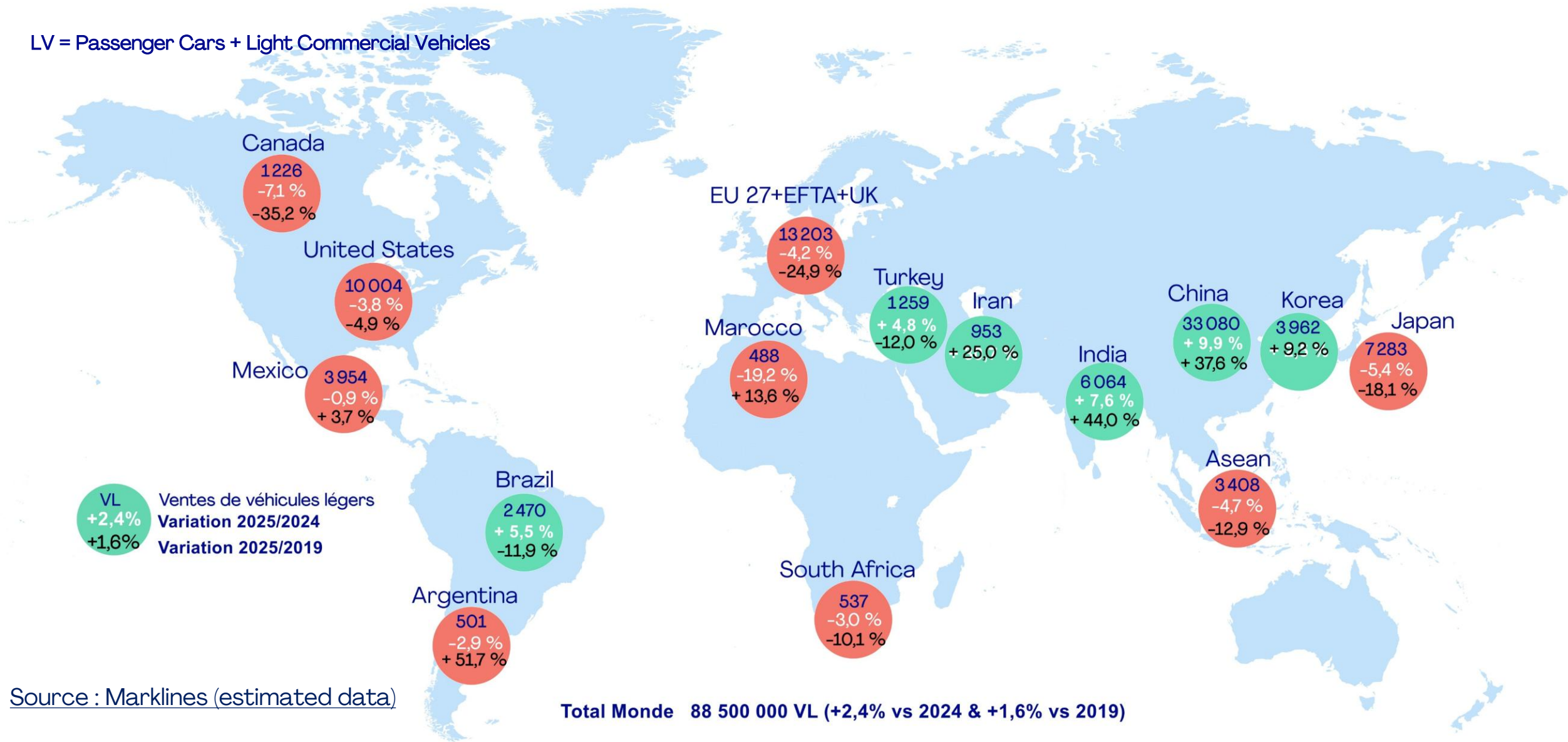


Analyse de la production de véhicules électriques par groupe et pays en 2025

Production mondiale en 2025 en milliers (12 mois 25 vs 24)



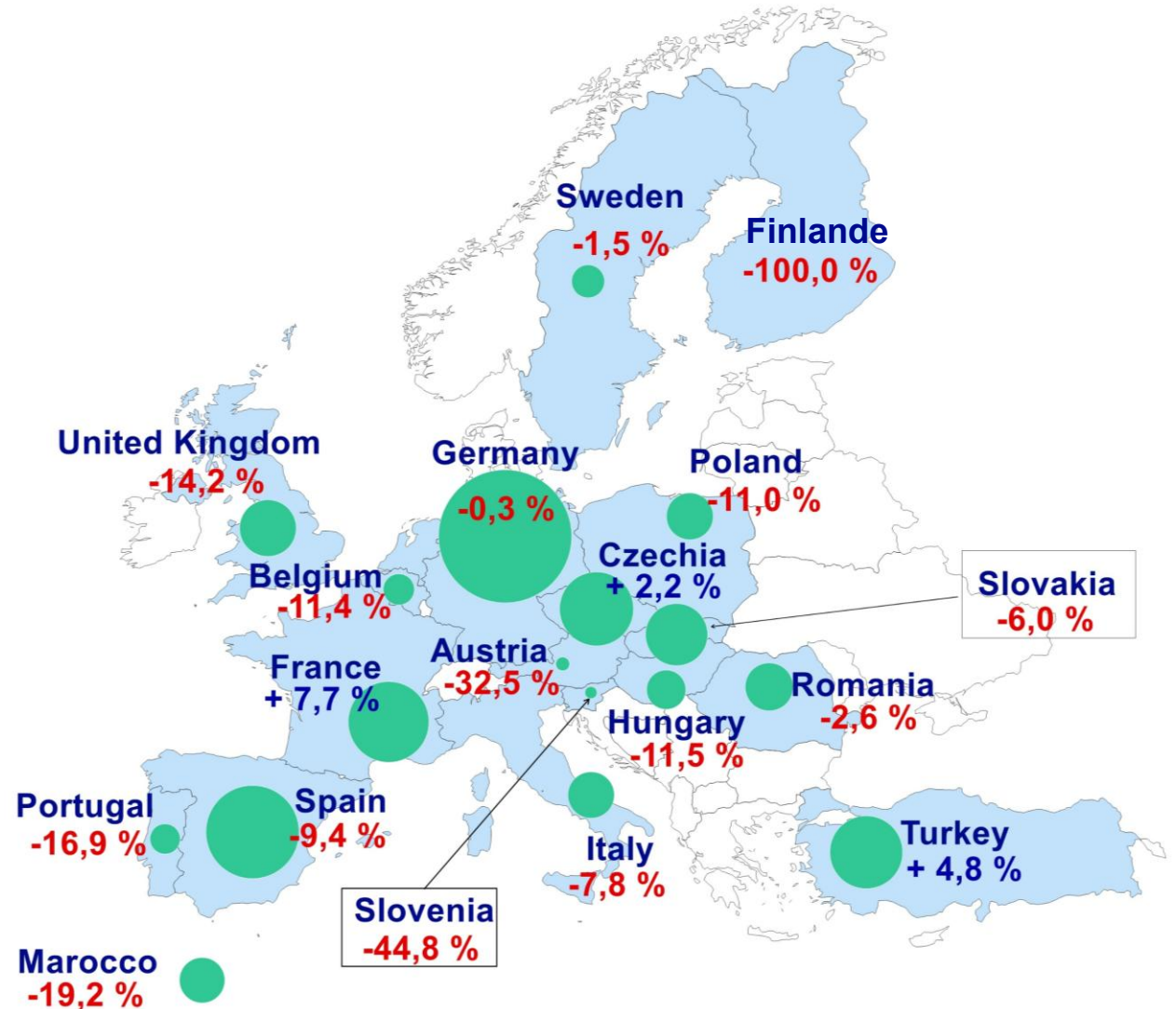
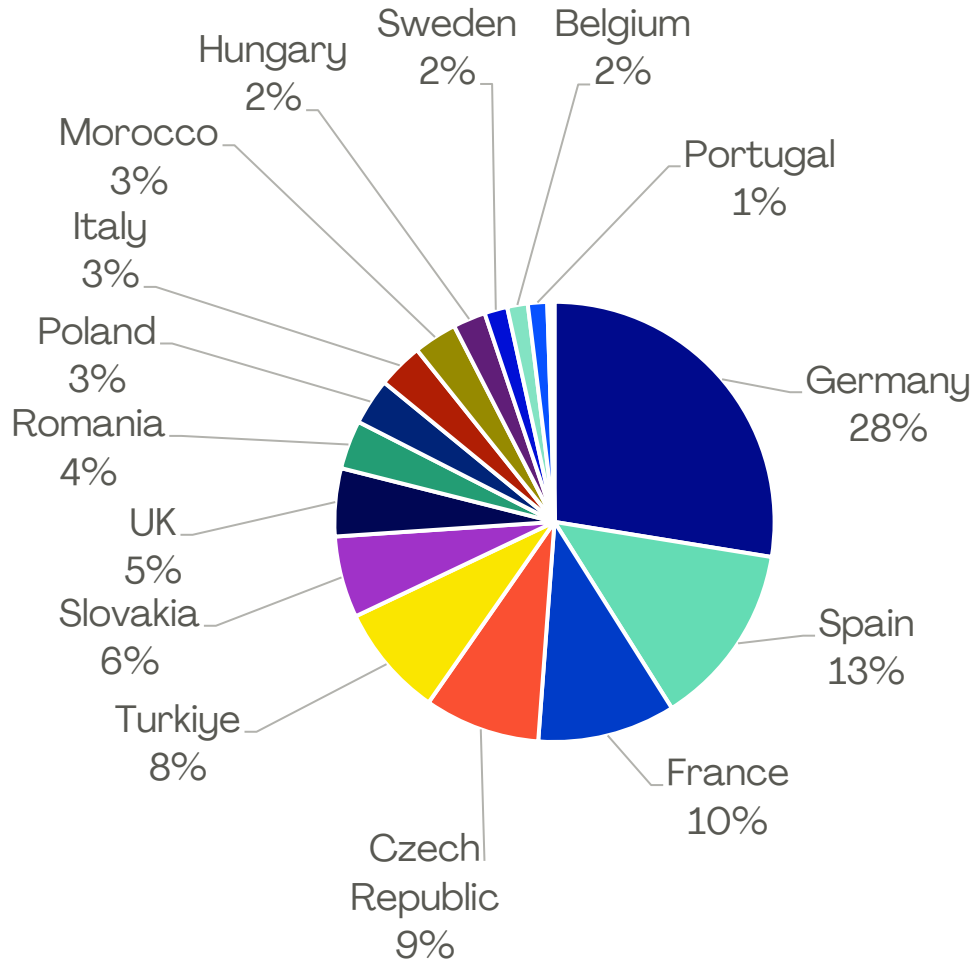
LV = Passenger Cars + Light Commercial Vehicles



Source : Marklines (estimated data)

Total Monde 88 500 000 VL (+2,4% vs 2024 & +1,6% vs 2019)

Evolution de la production en Europe en 2025 (12 mois 2025 vs 2024)



Source : Marklines

LV = Passenger Cars + Light Commercial Vehicles

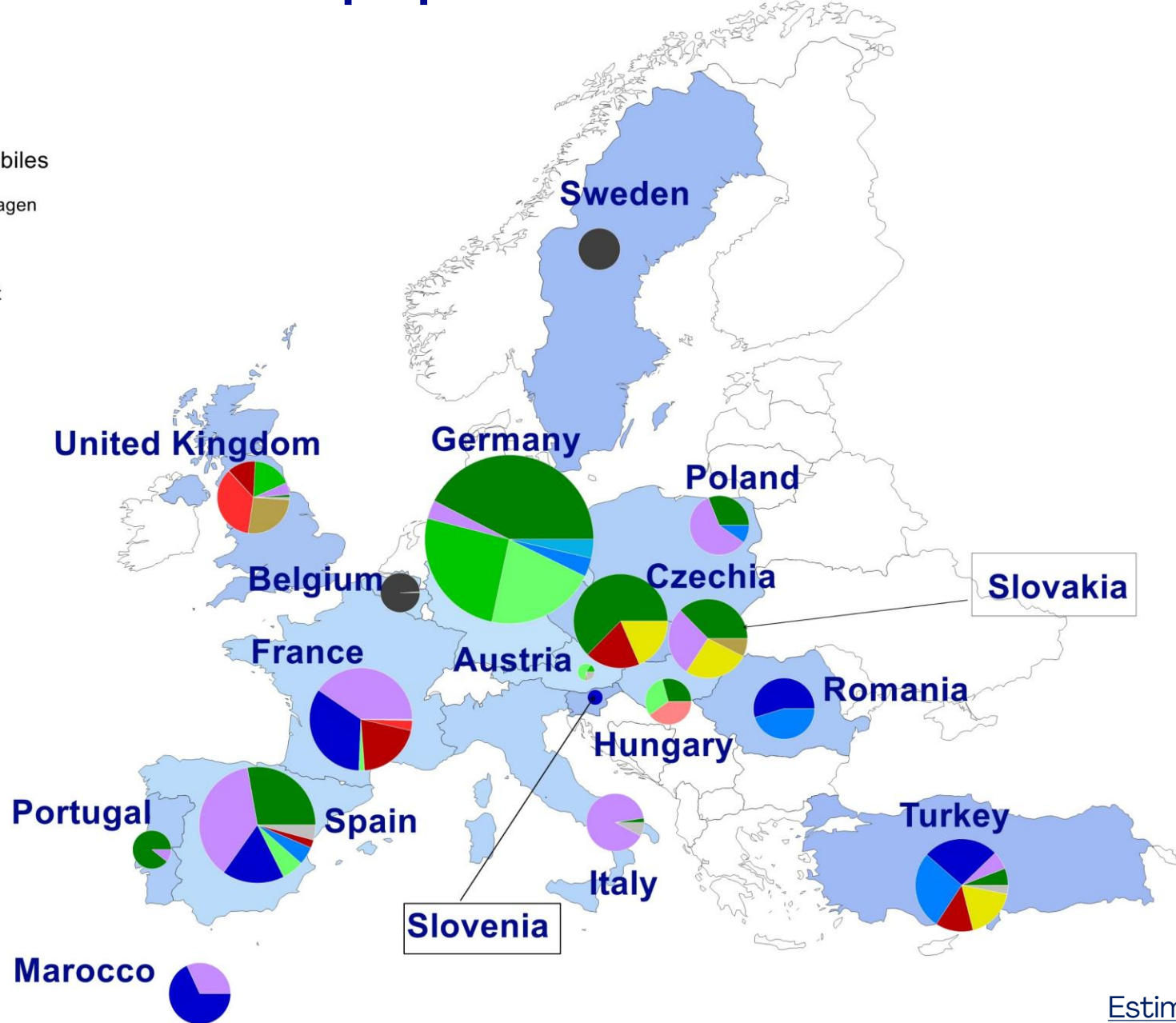
Estimated data

Production en Europe par constructeur en 2025



Groupes automobiles

- Groupe Volkswagen
- Stellantis
- Groupe Renault
- BMW
- Mercedes
- Ford
- Toyota
- Hyundai-Kia
- Geely
- Nissan
- Tata Group
- Tesla
- Suzuki
- Autres



Source : Marklines

LV = Passenger Cars + Light Commercial Vehicles

Estimated data

Electric car production in Europe by 2025



56%

Pays	Marque	VE
Germany	Volkswagen	596 539
	BMW	265 952
	Tesla	185 541
	Mercedes-Benz	84 812
	Stellantis	17 666
		1 150 510
France	Renault	176 539
	Stellantis	51 935
		228 474
Czech Republic	Volkswagen	188 943
	Hyundai	36 261
		225 204
Slovakia	Stellantis	87 632
	Hyundai	18 749
		106 381

11%

Pays	Marque	VE
Belgium	Volvo	96 495
	Volkswagen	308
		96 803
Spain	Stellantis	77 387
Hungary	Mercedes-Benz	41 916
	BMW	2 035
		43 951
Turkey	TOGG	36 100
Poland	Stellantis	26 310
Romania	Ford	24 638
Italy	Stellantis	24 591
Serbia	Stellantis	16 094
United Kingdom	BMW	566
	Nissan	398
		964
Total		2 057 407

11%

57,3% pour les marques allemandes



Analyse approfondie du coût de la main-d'œuvre automobile par véhicule

Etude réalisé par Oliver Wyman en avril 2025

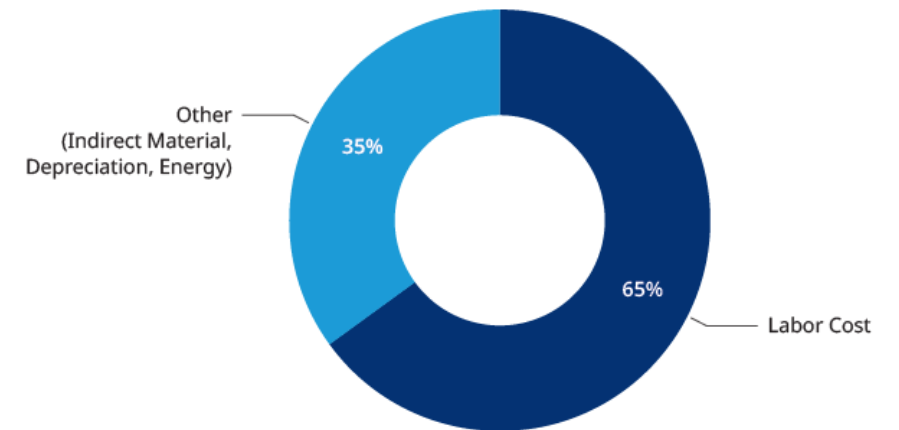
L'étude met en lumière le coût de main-d'oeuvre par véhicule, qui prend en compte à la fois les salaires et la productivité qui constitue un indicateur clé de la compétitivité et de la rentabilité d'un constructeur automobile.

L'équipe du Harbour Report d'Oliver Wyman a mené une étude approfondie du coût de main-d'oeuvre par véhicule dans plus de 250 usines d'assemblage à travers le monde, en s'appuyant sur des données publiques et des sources tierces.

Au-delà du coût de main-d'oeuvre par véhicule, le rapport examine le coût de conversion, calculé en prenant en compte les coûts de main-d'oeuvre directs et indirects, les frais généraux (dont le loyer), la consommation d'énergie, la maintenance des équipements et les fournitures de production, ainsi que l'amortissement.

L'accent mis sur le coût de la main-d'oeuvre et la productivité permet d'évaluer la compétitivité d'une usine, la main-d'oeuvre représentant généralement entre 65 % et 70 % du coût total de conversion

Exhibit 1: Labor cost is a major component of conversion costs



Source: Oliver Wyman analysis



Avec un coût de main-d'oeuvre par véhicule le plus élevé, à 2 232 \$ en moyenne, cette catégorie regroupe un groupe restreint de constructeurs automobiles européens produisant des véhicules haut de gamme, tels que Mercedes-Benz, BMW, Audi, Volvo, Jaguar Land Rover et aussi VW.

Le coût de la main-d'oeuvre par véhicule varie considérablement, de 1 800 \$ par véhicule à 2 900 \$.

En moyenne, les constructeurs automobiles allemands premium font face à un coût de main-d'oeuvre par véhicule particulièrement élevé de 3 307 \$, conséquence de la puissance des syndicats et d'une réglementation stricte du temps de travail. De manière générale, tous les membres de ce groupe présentent également des coûts de production par véhicule importants, un fort amortissement du capital et une plus grande complexité de fabrication. L'impact de ces facteurs est amplifié par une productivité du travail plus faible, conjuguée à des coûts salariaux élevés.

Source : Analyse d'Oliver Wyman, sites web des constructeurs automobiles, source de données originale GlobalData, Association allemande des constructeurs automobiles



Le deuxième groupe est composé de jeunes constructeurs de véhicules électriques.

Nous y incluons Tesla, qui n'a pas recours à des conventions collectives ni à des négociations salariales ou sociales. Pour diverses raisons, notamment des cadences de production relativement faibles par rapport aux constructeurs traditionnels, ce groupe affiche un coût de production et un coût de main-d'oeuvre par véhicule relativement élevés, soit le double de ceux de ses principaux concurrents parmi les constructeurs traditionnels.

Maintenir une productivité compétitive est difficile pour ce groupe, même avec des salariés non syndiqués, en raison de volumes de production inférieurs.

Le coût de la main-d'oeuvre par véhicule varie considérablement, allant de 1 502 \$ à 13 291 \$.

L'avantage concurrentiel de ce groupe repose sur des subventions et des crédits d'impôt.

Les fabricants de modèles grand public (généralistes)



Ce groupe est diversifié et comprend des constructeurs automobiles traditionnels français, italiens, américains, japonais et sud-coréens, proposant tous des modèles à fort volume de production et à prix abordables.

Avec un coût de main-d'oeuvre moyen de 880 dollars par véhicule, ce groupe est compétitif en termes de productivité et de salaires. Ces constructeurs ont tendance à privilégier les usines plus anciennes, moins sujettes à l'amortissement. La complexité de leurs produits est moindre que celle des marques européennes haut de gamme.

Il existe cependant des différences importantes entre les principaux acteurs du secteur. Les constructeurs automobiles japonais, par exemple, maintiennent un coût de main-d'oeuvre par véhicule relativement bas au Japon, de 769 dollars, comparable à celui des usines plus récentes d'Europe de l'Est.

Le coût moyen de main-d'oeuvre par véhicule aux États-Unis s'élève à 1 341 dollars, intégrant l'impact des dernières négociations syndicales de 2023, lors desquelles la grève des United Auto Workers a permis d'obtenir des gains historiques pour les ouvriers des chaînes de montage automobile.

Les constructeurs automobiles chinois

Les constructeurs automobiles chinois affichent un faible coût moyen de main-d'oeuvre par véhicule, de **585 dollars**, grâce à des salaires bas et à une grande efficacité des fabricants et de la chaîne d'approvisionnement.

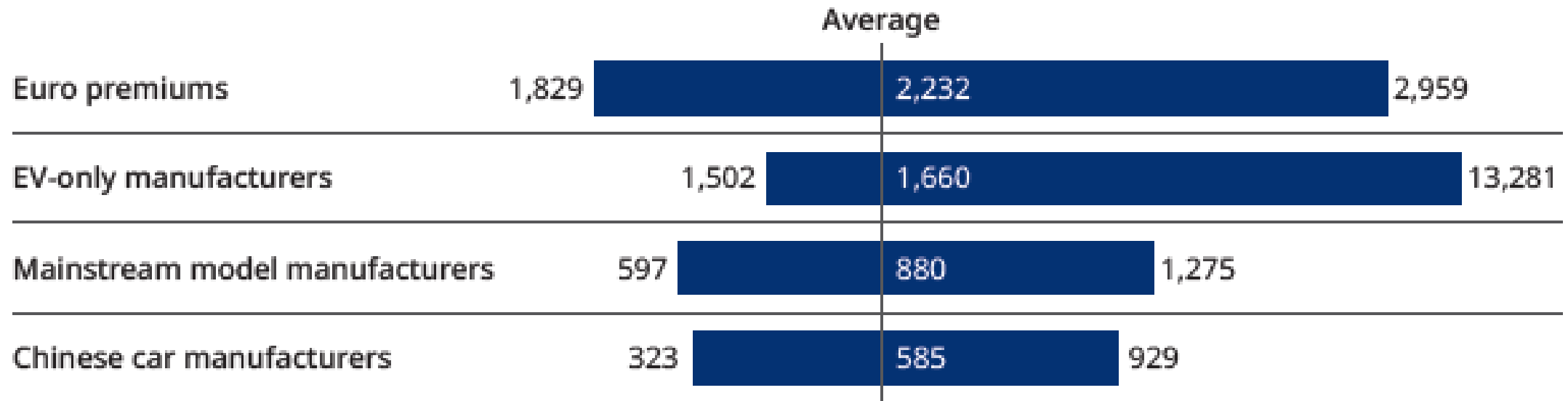
Cependant, on observe un écart important du coût de la main-d'oeuvre par véhicule entre les constructeurs chinois et les coentreprises de production automobile occidentales implantées en Chine.

Les constructeurs automobiles chinois emploient davantage de personnel et affichent des indicateurs de productivité inférieurs

La disparité des coûts de main d'œuvre

Exhibit 3: Ranges of labor costs per vehicle within each category

In US dollars (\$), 2024



Source: Oliver Wyman analysis, Automotive manufacturer websites, original data source GlobalData, German Association of the Automotive Industry (VDA), Liepin

Coût de la main d'œuvre par véhicule et par pays

Tableau 4 : Coût de la main-d'œuvre par véhicule et par pays

En dollars américains (\$), 2024

		Tendances de production (2024 vs 2019)
Maroc	106	29%
Roumanie	273	11%
Mexique	305	4%
Turquie	414	-5%
Chine	597	24%
Pologne	663	-7%
République tchèque	691	-2%
Japon	769	-7%
Corée du Sud	789	-15%
Slovaquie	830	4%
Espagne	955	-17%
Canada	968	-30%
États-Unis	1 341	-2%
France	1 569	-36%
Italie	2 067	-34%
Royaume-Uni	2 333	-31%
Allemagne	3 307	-13%

Source : Analyse d'Oliver Wyman, sites web des constructeurs automobiles, source de données originale GlobalData, Association allemande des constructeurs automobiles Industrie automobile (VDA), L&Pip

Disparité des coûts entre pays



De façon peut-être surprenante, la Chine n'est plus le pays où le coût de main-d'œuvre par véhicule est le plus bas. Aujourd'hui, des salaires plus bas sont pratiqués dans des pays comme le Maroc et la Roumanie, et la hausse des volumes de production et de la productivité a propulsé ces nouveaux centres de production, comme le Mexique, parmi les pays affichant les coûts de main-d'œuvre par véhicule les plus faibles.

Le Mexique est également devenu une base de production stratégique à bas coût pour les constructeurs automobiles allemands, japonais et sud-coréens. Cette délocalisation, tant au Mexique qu'au Maroc, a permis de contenir le coût de la main-d'œuvre par véhicule, notamment pour les modèles grand public.

Bien que la Turquie figure toujours parmi les cinq pays où le coût de la main-d'œuvre par véhicule est le plus bas, elle a été touchée par une forte inflation, ce qui a fait grimper les salaires à des niveaux comparables à ceux du Japon. Les salaires mensuels en Turquie ont triplé au cours des trois dernières années.

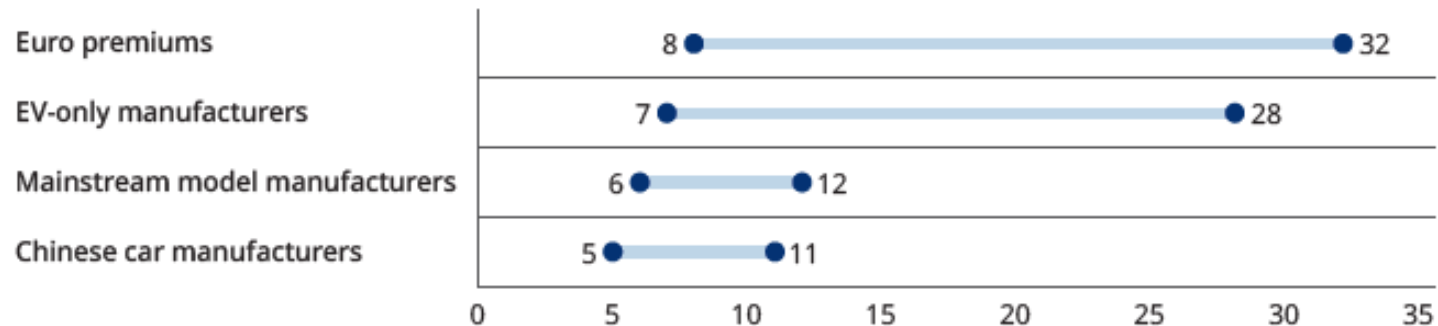
La variable de production qui influe la plus sur le coût de la main d'œuvre par véhicule



La complexité dans la conception

Les constructeurs automobiles chinois ont considérablement réduit le temps de conception par véhicule au cours de la dernière décennie, le maintenant à un niveau inférieur à celui de leurs concurrents. **Notre analyse révèle que les voitures chinoises nécessitent deux fois moins d'heures de conception par véhicule que les voitures européennes**, qui sont plus chères. De plus, la plupart des usines chinoises bénéficient d'un avantage concurrentiel : ce sont des usines neuves, construites sur des sites flambant neufs, offrant une plus grande flexibilité de production ainsi que des aménagements, des équipements et des processus à la pointe de la technologie.

Exhibit 5: The range of design complexity is an important factor in the labor cost per vehicle.
Engineered hours per unit (EHPV), 2024



Source: Oliver Wyman analysis



Pour les constructeurs Premium européens il y a nécessité d'une restructuration pour se préparer à l'éventualité d'une guerre tarifaire avec ses principaux partenaires commerciaux.

Pour maintenir des marges attractives, le coût de main-d'œuvre cible par véhicule pour les modèles haut de gamme européens devrait se situer aux alentours de 1 500 \$ – soit 33 % de moins que la moyenne actuelle.

Constructeurs de véhicules 100 % électriques : définir la voie vers une production à grande échelle

Constructeurs généralistes : Maîtriser les coûts grâce à l'investissement technologique et réduire les coûts en optimisant la chaîne d'approvisionnement.

Constructeurs automobiles chinois : Établir la valeur de la marque en remportant la course à la qualité

Deux éléments importants non pris en compte :

- **Les taux de change**
- **Le poids que représente les coûts de conversion par rapport au coût total du véhicule sorti de chaîne**



Situation de la filière & des équipementiers

- **Constat global : La situation** des équipementiers automobiles en France et en Europe **continue de fortement se dégrader**
- **Deux analyses FIEV croisées :**
 - ✓ Analyse financière 2024 (200+ entreprises)
 - ✓ Enquête activité & emploi – janvier 2026
- Filière sous tension structurelle : rentabilité, volumes, emploi, capacités industrielles.
- Communiqué de presse publié le 17/02/26
 - ✓ 8 retombées presse

Situation financière des équipementiers en France*



Répartition des entreprises par rapport au ratio résultat d'exploitation / CA

RE/CA < 0	0 < RE/CA < 10%	RE/CA > 10%
38%	52%	10%

Répartition des entreprises par rapport au ratio résultat net / CA

RN / CA < 0	0 < RN / CA < 10%	RN/CA > 10%
36%	54%	10%

* Analyse FIEV des liasses fiscales de 202 équipementiers ayant publié leurs comptes en 2024

Une Rentabilité sous forte pression



Rentabilité insuffisante pour :

- ✓ Absorber les chocs
- ✓ Continuer d'investir dans la transition électrique
- ✓ Maintenir la compétitivité

D'après l'enquête financière la structure du CA est composée :

- ✓ 75 % production
- ✓ 13 % services
- ✓ 12 % activités commerciales

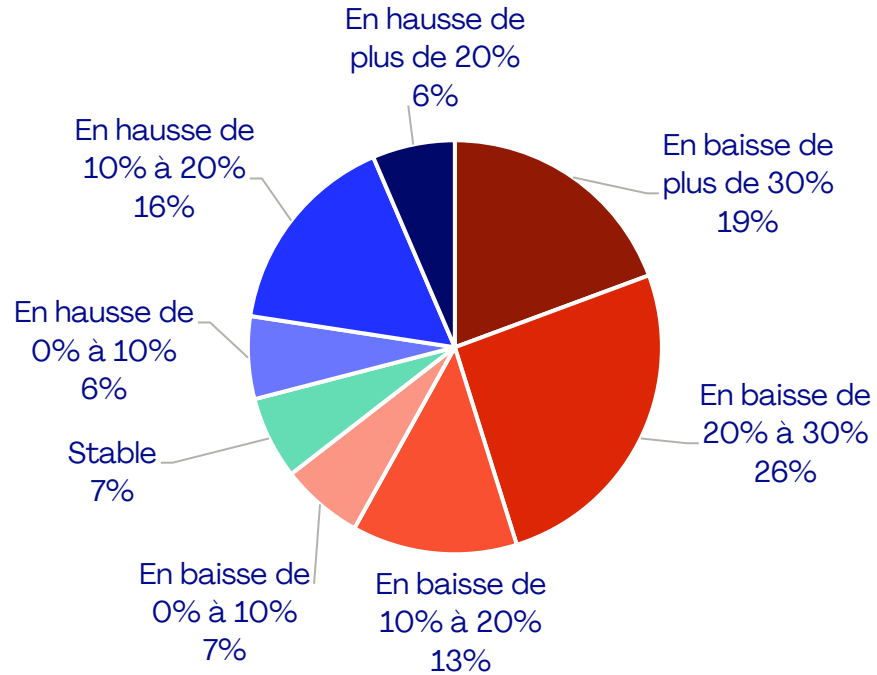


Forte dépendance aux volumes industriels

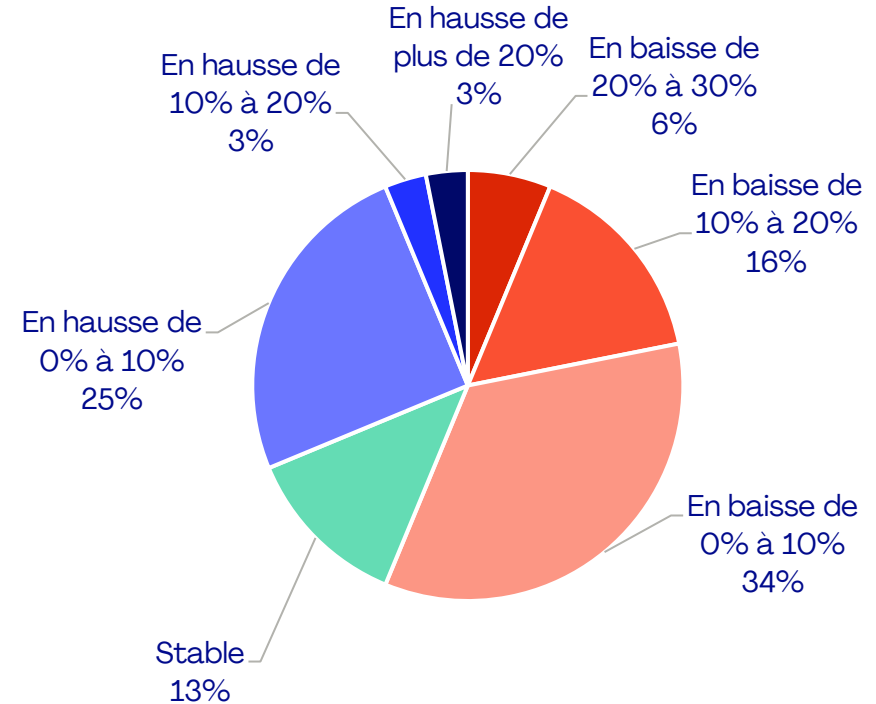
Une chute d'activité persistante



Evolution du niveau d'activité
2025 vs 2019



Evolution du niveau d'activité
2025 vs 2024



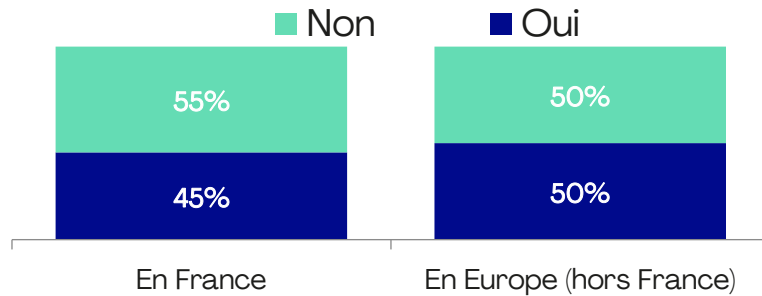
Causes principales de cette baisse :

- ✓ **Baisse d'activité durable**
- ✓ **Manque de visibilité des constructeurs**
- ✓ Pression sur les prix
- ✓ Montée en puissance des BEV trop lente

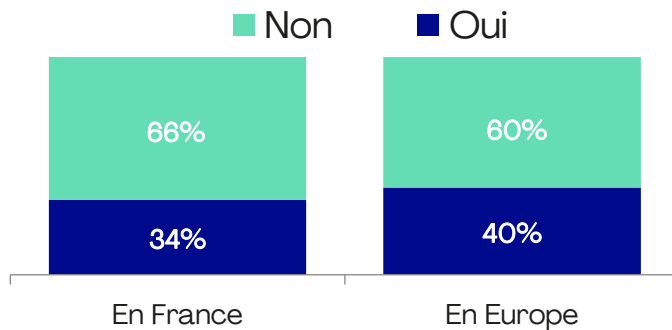
Emplois et sites industriels



Suppression d'emplois au cours des 12 derniers mois ?



Suppression d'emplois dans les prochains mois ?



- **Le nombre de suppression d'emploi se compte en centaines**, mais pour certains c'est en milliers.
- Plans de départ sur plusieurs années.
- Ne remplacent pas les départs
- **Peu d'activité partielle**

- **Sur les répondants 3 sociétés ont prévu fermer un site en France et 4 sociétés en Europe (hors France), principalement en Allemagne**



L'emploi industriel est massivement impacté

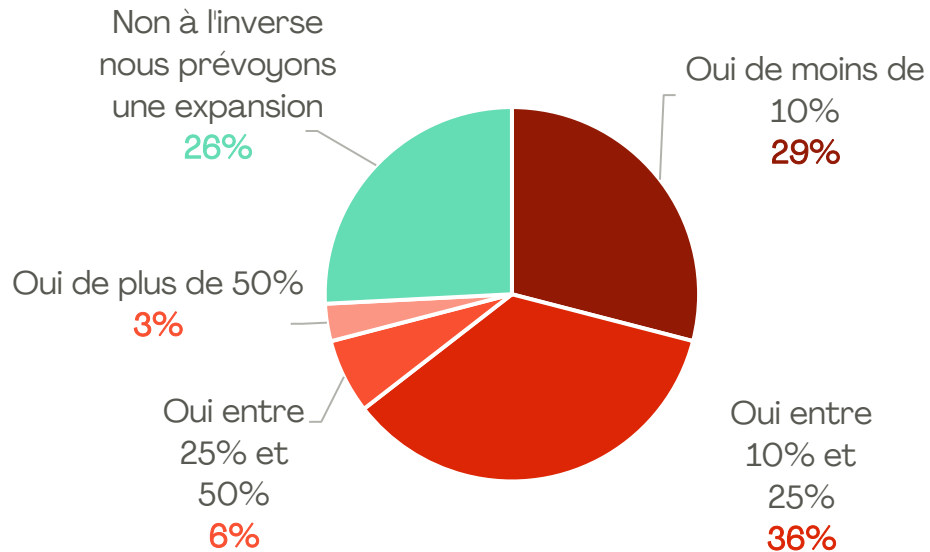


- **Ressourcing** : **47 %** des participants ont reçu des demandes de **transfert de production** vers les pays à bas coûts, les principaux pays étant la Chine, le Maroc, la Turquie et la Pologne.
- **56 %** des répondants ont été exposés à un risque de **dessourcing** vers les pays à bas coûts et **22%** devrait l'être très prochainement; Les pays principaux étant la Chine, le Maroc, les pays de l'Est mais également l'Espagne et le Portugal.



Risque structurel de désindustrialisation européenne

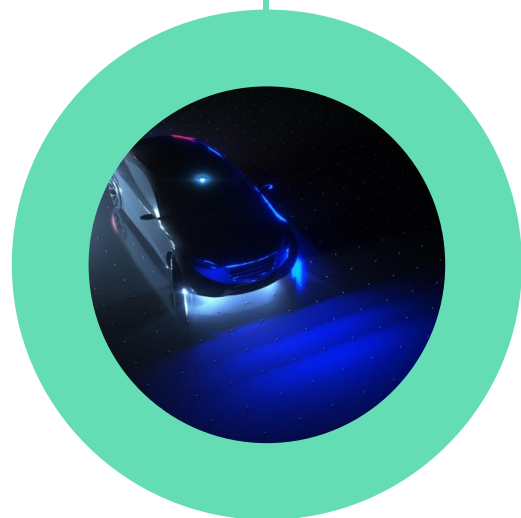
Prévoyez-vous de réduire vos capacités de production en Europe Occidentale au cours des cinq prochaines années ?



- **74 % anticipent une réduction de capacités en Europe**
- Facteurs
 - ✓ Dépendance au thermique
 - ✓ Concurrence chinoise
 - ✓ Transferts des lignes de produits HCC → LCC/BCC
- **Capacités européennes condamnées à se contracter**
- **Sans mesures rapides de contenu local, le décrochage est inévitable**



**Contenu local & Clause de
revoyure : rappel & point à date**



**Le Paquet automobile européen
du 16/12/25 ne répond pas à
l'urgence de la situation**

Des avancées bienvenues...mais insuffisantes au regard de l'urgence



- **Une prise de conscience** des difficultés liées à l'électrification et à la concurrence internationale
- **Une souplesse technologique insuffisante**
- **Centré sur l'électrification (super-crédits petits véhicules (- 4,20 m), sans mesures pour le CT alors que :**
 - **Les difficultés concernent l'ensemble des technologies** (80% de véhicules thermiques en 2025) **qui resteront nécessaires**
 - Elles représentent des **métiers et compétences garants d'une souveraineté future**, pour **l'ensemble des filières industrielles**
- **Beaucoup d'actions de responsabilité des Etats** : incertitude sur la cohérence des actions (ex. soutiens au marché, déploiement des recharges...)



- Le renoncement à l'objectif de -100% de CO2 au pot d'échappement en 2035 par rapport à 2021 avec un **objectif ramené à -90%... en contrepartie** une compensation des émissions résiduelles : **acier vert et carburant alternatifs**

Mais **compensation carbone par les e-fuels et biocarburants** capée à seulement **3% de l'objectif**, ce qui est bien **trop faible**. **Pourquoi ne pas ouvrir à 2030 ?**

La compensation carbone par **utilisation d'acier bas carbone produit dans l'UE** pourront représenter jusqu'à **7% de l'objectif** : **quid disponibilité et surcoût !**

- Flexibilité temporelle grâce au lissage sur 2030-2032
- **VUL : lissage 3 ans (2025–2027) et non 5 (2025–2029)** : provisionner des amendes probables dans les comptes 2026 des constructeurs



Contenu local

RAPPEL : FIEV & autres OP du CLIFA demandent des mesures claires de contenu local...



- Positions basées sur **deux études du GERPISA**
- Instaurer un **seuil minimal de contenu local de 80 %** et définir ainsi le « **fabriqué en Europe** » à l'aide de règles d'origine européennes
- **Notre objectif** est de mettre en place un "**filet de sécurité**" afin de maintenir les activités industrielles automobiles encore présentes en Europe
- **Les batteries auraient une règle d'origine séparée** qui serait fixée conformément au "paquet Booster" de l'UE et à l'objectif annoncé d'**au moins 50 % de valeur ajoutée le long de la chaîne de valeur des batteries fabriquées en Europe d'ici 2030**

RAPPEL : FIEV & autres OP du CLIFA demandent des mesures claires de contenu local...



- **La nouvelle règle d'origine** européenne **définirait** ce qu'est un VP/VUL ou une pièce « **fabriqué en Europe** » et pourrait être utilisé dans différentes politiques clés de l'UE et des États membres :
 - Dans les **marchés publics**
 - Dans les **programmes de décarbonation des flottes** d'entreprises
 - Dans les autres politiques d'incitation de **stimulation de la demande de véhicules à zéro émission** : ex. critères d'éligibilité au bonus écologique, à la prime à la conversion et au dispositif de leasing
 - Critère d'**éligibilité aux aides** pour les entreprises
 - Règles sur les **investissements directs étrangers** : ex. JV, transfert de technologies, utilisation de la RH local

... Pour promouvoir une concurrence équitable



- Permettrait d'**interrompre le bouleversement en cours en matière de dessourcing des sites européens des équipementiers et fournisseurs**
- Permettrait de s'assurer que les nouveaux sites de production chinois en Europe pour la fabrication de voitures ou de composants sont sur un pied d'égalité avec les usines de l'UE et ne bénéficient pas d'importations massives de composants et de pièces chinoises bon marché



Un levier **pour garantir que la production automobile reste ancrée en Europe**

- **IAA (Industrial Accelerator Act) – reporté** 25/01 puis 25/02 puis **4/03/26 ... : fortes divergences** entre Etats membres et au sein de la Commission : tribune de S. Séjourné publiée le 2/02/25 (1141 dirigeants industriels et fédérations ont signé, dont FIEV)
- **Dernier projet ayant "fuité" :**
 - **Pas de soutien public sans contenu local**
 - Contenu local **70% mais limité aux BEV**
 - Référence **code des douanes**
 - Des mesures en matière d'**investissements directs étrangers**
 - **Champs d'application** élargit : UE & EEA + « **pays tiers dont le contenu est considéré comme équivalent au contenu originaire de l'Union** »



Vif débat en cours sur le champ d'application



STELLANTIS



Mise en place d'un Conseil européen des fournisseurs



- **Objectif : un forum de discussion avec les fournisseurs afin de renforcer la collaboration**
- **Participants** : la direction européenne de Stellantis (Achats, Qualité, Production, planification, logistique, ...) et environ **25 fournisseurs stratégiques + ANFIA + FIEV + VDA ?**
- **2 réunions par an & des GT** entre 2 réunions (enquête auprès des fournisseurs membres – 4 sujets identifiés)
- **Kick off : 24 et 25/03/26 à Turin**



Injonction de la DGCCRF de décembre



Rappel

- **Mars 2022** : à la suite du refus de STELLANTIS d'ouvrir des négociations sur ses nouvelles CGA et conditions de garantie **les six organisations membres du CLIFA, dont la FIEV qui en assurait la présidence, ont saisi la Commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) afin d'obtenir un avis sur la conformité du contenu des nouveaux documents contractuels du constructeur aux dispositions légales**
- Parallèlement, **information du Ministre de l'Économie**, de la Directrice générale de la **DGCCRF** et du Directeur général de la **DGE**
- **Echanges DGCCRF**
- **Par la suite, la DGCCRF avait lancé deux enquêtes auprès des fournisseurs de STLA**



4/12/25 la DGCCRF a rendu public une injonction à l'égard de la SAS STELLANTIS AUTO



- En application des articles L. 442-1 | 1° et 2° et L. 470-1 du code de commerce, les agents de la DGCCRF ont enjoint à la SAS STELLANTIS AUTO de **se conformer à ses obligations et de cesser ses pratiques illicites en matière de déséquilibre significatif et d'avantage manifestement disproportionné au regard de la contrepartie consentie à l'égard de ses fournisseurs**
- **Au terme d'un délai de 6 mois** accordé à STLA pour se mettre en conformité, **la bonne exécution de l'injonction sera vérifiée. Si les manquements persistent**, le constructeur devra s'acquitter d'une **astreinte journalière d'un montant de 500 000 euros**



04/12/2025

Application articles du code de commerce

En application des articles L. 442-1 1° et 2° et L. 470-1 du code de commerce, les agents de la DGCCRF exerçant au sein de la Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DRIEETS) d'Île-de-France, ont enjoint à la SAS STELLANTIS AUTO de se conformer à ses obligations et de cesser ses pratiques illicites en matière de déséquilibre significatif et d'avantage manifestement disproportionné au regard de la contrepartie consentie à l'égard de ses fournisseurs.

Au terme du délai de 6 mois accordé à la SAS STELLANTIS AUTO pour se mettre en conformité, la bonne exécution de l'injonction sera vérifiée par les services de la DRIEETS Île-de-France.

Si les manquements persistent, la SAS STELLANTIS AUTO devra s'acquitter d'une astreinte journalière d'un montant de 500 000 euros, et ce jusqu'à la pleine exécution de l'injonction, cette astreinte courant sur une durée maximale de 240 jours."

- **Décembre – janvier : Echanges avec Gilles Testu**, VP Achats - Responsable des relations avec les fournisseurs et de la gestion des risques chez STELLANTIS : **la quasi-totalité des clauses contestées par la DGCCRF auraient été traitée dans le cadre de l'accord STELLANTIS - FIEV sur les GTCs (accord septembre 2025)**
- **Gilles Testu interviendra** lors de la réunion de notre Commission de **ce jour**



Des points particuliers à évoquer ?



Conditions de garantie pour l'Europe élargie – Mise à jour du coefficient logistique



- Comme nous en sommes convenus avec STELLANTIS dans le cadre de l'accord que nous avons conclu sur les Conditions de garantie pour l'Europe élargie, **en janvier le constructeur nous a adressé les éléments relatifs à la mise à jour du coefficients logistiques pour 2026**. Ce document est également disponible sur le Portail B2B de STELLANTIS
- **Le coefficient logistique**, qui est **en baisse pour la 3^{ème} année consécutive**, est de de **29,55% en 2026 contre 29,94% en 2025**



Amadeus - Séance de travail le 25/02/26 avec S. Dubs, Directeur des achats Europe élargie et G. Testu, Responsable des relations avec les fournisseurs et de la gestion des risques





Contexte & Rappel historique

Rappel



- Nous sommes régulièrement sollicités sur le sujet par les fournisseurs de STLA
- **Lors de l'accord conclu en septembre 2024 sur les conditions de garantie STLA applicables en Europe (élargie), nous étions convenus de discuter de l'application des coûts de non-qualité traités par les usines de STLA** (Procédures GSQN 001 & 002)
- Nous avons par la suite décidé de **reporter** les discussions **après la fin des discussions sur les GTC**
- **Présentation de l'accord sur les GTC le 27/11/25**



Cadrage des discussions

Rappel



- **Les membres** de la délégation fournisseurs **ne participent pas** aux discussions **en qualité de représentants de leurs entreprises respectives**
- Les échanges ont pour but de **mettre en lumière**, de **solutionner les difficultés d'application des procédures** en cause **et de mettre ces dernières en cohérence avec les autres documents contractuels** de STLA (dont les GTC dans leur dernière version) **et le droit applicable**
- Leur résultat pourra ainsi **servir de base aux fournisseurs** qui le souhaitent **pour convenir individuellement avec STLA** des conditions d'application de ces procédures
- La FIEV et les autres organisations membres du CLIFA n'ont **pas le pouvoir d'engager individuellement leurs adhérents**



Proposition de méthode

- Identifier les **dispositions des procédures GSQN 001 & 002 qui posent des difficultés**
- Identifier les **problèmes d'application des procédures**
- Echanger sur l'**application hétérogène des procédures** selon les usines (ex. certaines usines ouvrent plus de 10 réclamations à – 5 K€ dans Amadeus sur le même sujet pour éviter l'application de la règle selon laquelle au-delà de 5 K€, il faut un accord des achats)



Partage des remontées fournisseurs avec STLA



- **Application et / ou modification unilatérale** des procédures, **sans accord** des fournisseurs, **y compris lorsqu'il y a contestation** : **sauf accord contraire**, la version de la procédure applicable doit être celle en vigueur au moment de la signature du contrat
- **Les règles logistiques de STLA sont plus compliquées** que celles des autres constructeurs européens **et engendrent donc plus d'incidents**
- **Problèmes d'application du MLP côté STLA** : bien que le coût de la flexibilité soit transféré aux fournisseurs, ceux-ci sont sanctionnés à travers les Amadeus



- La **non-conformité** doit être appréciée **par rapport aux engagements contractuels**
- Depuis quelques années, **augmentation sensible du nombre & des coûts des Amadeus facturés** (ex. Amadeus logistiques facturés aux adhérents d'un syndicat du CLIFA : +255% du nombre d'Amadeus sur 4 ans & +51% sur le coût moyen facturé entre 2022 et 2025)
- Dans les **usines**, il y aurait des **objectifs de facturation**



- **Peu d'incidents reprochés ont des analyses associées**
- **Difficulté de communication avec les usines** : Le portail n'étant pas fait pour communiquer, les échanges doivent se faire **par mail. Souvent, absence de réponse STLA**, y compris aux demandes d'informations sur les non-conformités allégués
- **Contestation** : Le fournisseur dispose de 10 jours pour contester. Quand il conteste, il n'y a **généralement aucune réponse. Très souvent**, le fichier de contestation est déjà **prérempli côté STLA** avec le terme "Non". **Parfois, non respect du délai de 10 jours**
- **La contestation n'a pas d'incidence sur les statistiques**

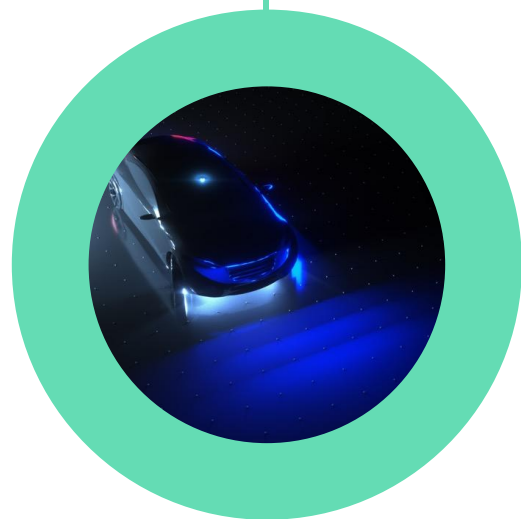


- **Procédure d'escalade trop compliquée** à mettre en œuvre. Elle est possible lorsqu'il existe de bonnes relations avec les usines concernées
- **Multiplication des forfaits** facturés qui sont **décorrélés de la réalité des préjudices subis par STLA**
- **Disproportion** entre le **montant des Amadeus** et la **valeur des pièces** livrées
- **Notes de débits** trop souvent **insuffisamment renseignées** ou cas de facturation de STLA (avec débit d'office) malgré contestation justifiée par le fournisseur

Conclusion



- **Rappeler les principes du nécessaire accord du fournisseur et de non-rétroactivité** : sauf accord contraire, la version de la procédure applicable doit être celle en vigueur au moment de la signature du contrat
- Définir précisément la **non-conformité par rapport aux engagements contractuels**
- Nécessité de **faire évoluer l'outil de gestion des Amadeus**, qui n'est plus adapté : **la contestation doit entraîner (i) un échange avec analyse (ii) l'absence de prise en compte de l'incident allégué dans les statistiques et (iii) l'absence de facturation et de débit.** Revoir la **procédure d'escalade**
- **Revoir le nombre des forfaits et leurs montants** pour qu'ils soient corrélés de la réalité des préjudices subis par STLA



Conclusion des échanges avec STLA

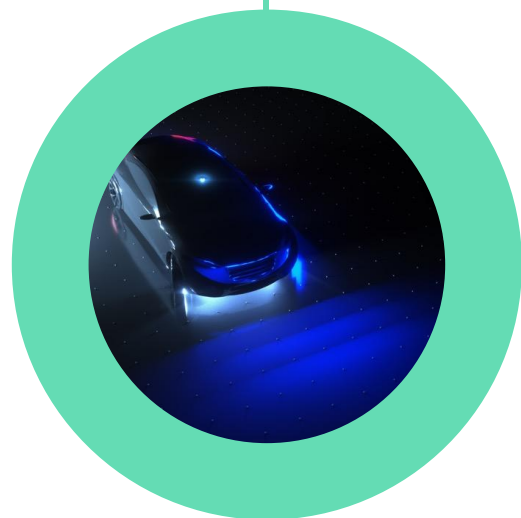
- **La délégation FIEV/CLIFA fera des propositions de modification des procédures GSQN 001 & 002**
- **STLA va étudier les problèmes remontés et déterminer les solutions pouvant être apportées.** Selon les représentants STLA, aucun des problèmes remontés n'est insolubles – **1^{er} sujet à traiter = la compensation** car non conforme à l'accord trouvé dans le cadre de la discussion des GTC



Les travaux vont se poursuivre



RENAULT



Point à date des travaux sur les nouvelles Conditions Générales d'Achat Pièces & Prestations Intellectuelles



- Rappel : l'analyse juridique FIEV / Charles Russell Speechlys **des CGA (version novembre 2023)** a été **partagée avec Renault en janvier 2025**
- **Projets de nouvelles CGA 2025 (achats pièces & prestations intellectuelles)** envoyés par Renault à la FIEV
- Création de **2 GT FIEV / CLIFA** : Les analyses et propositions FIEV ont été **envoyées à Renault le 28/05/25**



- Juillet 2025, nous étions convenus du **calendrier** suivant : **retour de Renault** sur nos commentaires et propositions envoyés fin mai au cours **mi-septembre**, puis **début de la négociation fin septembre - début octobre avec l'objectif (ambitieux) de trouver un accord d'ici fin 2025**
- **A la demande de Renault, l'ouverture des négociations**, a été **repoussée** compte tenu de la **réorganisation intervenue** chez le constructeur
- **Réunion** à venir **avec Jean-Quentin Heitz**, Directeur de la Stratégie Achats **et Thomas Orsini**, Directeur des risques et de la transformation de la base fournisseurs du Groupe Renault



Organisation d'une réunion avec A. Plouvier

- Accord mais préalablement une réunion **avec Jean-Quentin Heitz**, Directeur de la Stratégie Achats **et Thomas Orsini**, Directeur des risques et de la transformation de la base fournisseurs du Groupe Renault



Échanges avec les représentants de Toyota



- L'échange prévu avec Rodolphe Delaunay, Président de TMMF, en marge de la réunion commune UIMM, ARIA & FIEV du 4/02/26 dans les HDF n'a pu avoir lieu. Une réunion a été organisée avec l'équipe Affaires Publiques de Toyota en France le 11/02/26 - **nous sommes convenus des actions suivantes :**
 - **Echange** à Onnaing **avec Rodolphe Delaunay, Président de TMMF**
 - Une **intervention** à la FIEV **de Didier Leroy, Chairman de Toyota Motor Europe**
 - **Echange avec Pascal Ruch, VP Corporate & Governmental Affairs chez Toyota Motor Europe**



PPL visant à réduire les retards de paiement afin de lutter contre les défaillances d'entreprises

Rappel

- Sauf exceptions, **les délais de paiement** contractuels interentreprises **ne doivent pas dépasser 60 jours à compter de la date de la facture, ou 45 jours fin de mois** (art. L. 441-10 C. com)
- La **sanction** du non-respect de ces dispositions : **amende administrative d'un montant maximal de 2 millions d'euros pour une personne morale**. Le montant est **doublé en cas de réitération** du manquement dans un délai de **deux ans** (art. L. 441-16 C. com)
- Les conditions de règlement doivent **préciser** les conditions d'application et **le taux d'intérêt des pénalités de retard** exigibles le jour suivant la date de règlement figurant sur la facture (...). **Sauf disposition contraire qui ne peut toutefois fixer un taux inférieur à trois fois le taux d'intérêt légal**, ce taux est égal au taux d'intérêt appliqué par la BCE à son opération de refinancement la plus récente majoré de 10 points de pourcentage (art. L. 441-10 C. com)



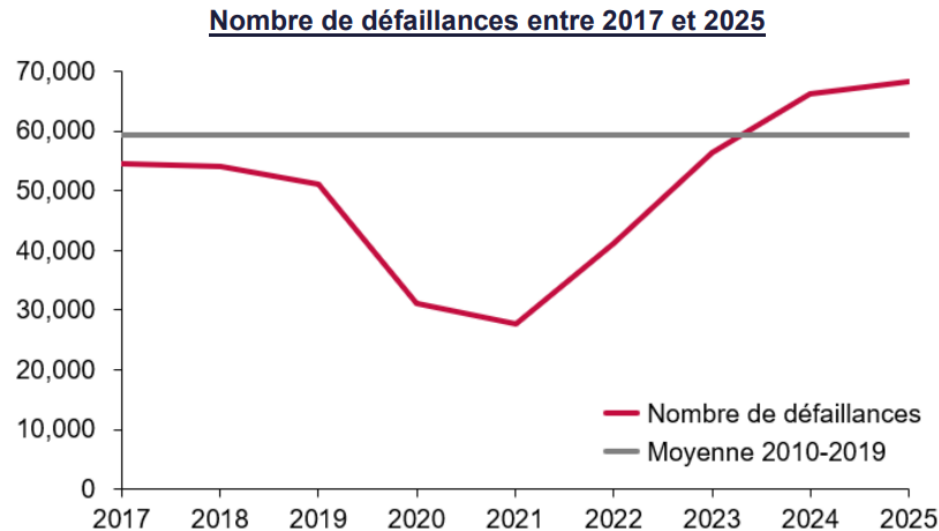
Taux d'intérêt légal fixé à **2,62 %** au premier semestre 2026, soit un **taux de pénalités** de retard de paiement de **7,86 % / Taux BCE : 12,15 % depuis juin 25**

- **La DGCCRF est chargée de contrôler** le respect des règles. La sanction est publiée



Amendes administratives de **2 millions €** prononcées par la DGCCRF (DREETS) à l'encontre de **RENAULT (06/24)** & **AUTOMOBILES CITROEN (04/25)**

- En **2024**, les retards de paiement ont augmenté de **25 % le risque de défaillance** d'une entreprise (rapport annuel de l'Observatoire des délais de paiement), et même, selon la Banque de France, de **42 % lorsque ces retards de paiement dépassent les 60 jours**



Source : commission des lois d'après les données de la Banque de France.

- En **2025**, plus de **68 500 défaillances d'entreprises**, niveau inédit et en augmentation de 3,5 % par rapport à 2024

Contexte de la PPL



- Depuis 2023, les retards de paiement se dégradent de manière **significative** : La France est repassée **au-dessus de la moyenne européenne**, avec un **retard moyen de 13,6 jours** en 2024
- Les retards de paiement, qui représentent un volume de 17Mds€ en 2024, **émanent quasi exclusivement des grandes entreprises** (12Mds€) **et des administrations publiques** (5Mds€)
- Conséquence : Ils **dégradent la trésorerie des PME (9Mds€)**, des TPE (4 Mds€) **et des ETI (4Mds€)**



PPL déposée au Sénat le 28/10/25. **Adoptée** par le Sénat à l'unanimité le **19/02/25**



- **Renforcement des sanctions** en cas de retard de paiement : prévues à l'encontre des entreprises publiques et privées par le code de la commande publique et le code de commerce : **Le plafond de l'amende administrative**, qui s'élève aujourd'hui à **2 millions d'euros**, serait désormais établi au montant le plus important entre 2 millions d'euros et **1 % du chiffre d'affaires mondial** hors taxes réalisé au cours du dernier exercice clos
- **Allongement** de **2 à 3 ans** de **la période** pendant laquelle une **récidive** expose les entreprises à un **doublément de la sanction encourue**
- **Interdiction** pour les créanciers **de renoncer à appliquer les pénalités de retard**



Commission Electronique Automobile FIEV - ACSIEL/FEF

Création d'une commission électronique FIEV - ACSIEL

- **Objectif :**

L'automobile représente environ **30%** du TAM de l'électronique française tant pour les semiconducteurs, la connectique, les passifs ou les PCB.

L'électronique et l'automobile partagent des objectifs forts comme la décarbonation, les développements de systèmes complexes ou la souveraineté.

Deux secteurs liés qui doivent **mieux se connaître et renforcer leur lien.**

- **2 réunions le 17 octobre 2025 et 30 janvier 2026** : 25 personnes présentes
- Représentants: **Henri-Luc Savier** (FIEV – Visteon) et **Angel Moran** (ACSIEL – Lemo)

Actions à mettre en place

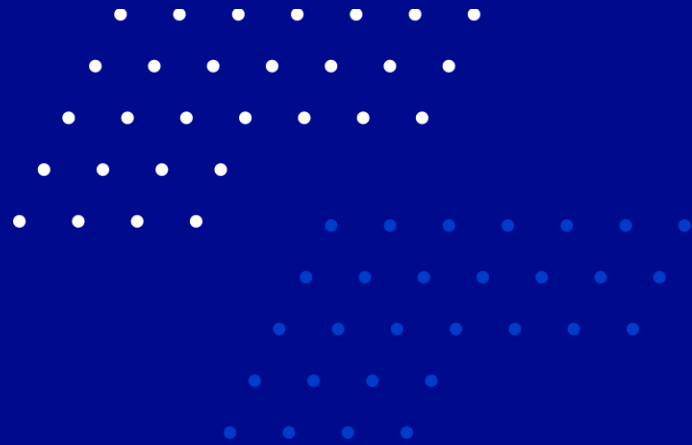
- Créer un évènement commun à l'image de ce que fait la SIA
- Partager de l'information lors de la tenue des futures commissions (ex nos stats et analyses)
- Faire une cartographie des fournisseurs électroniques et étudier notre dépendance (Chine et autres)
- Créer des groupes de travail afin que les experts de l'automobile et ceux des composants se rencontrent

=> Nous avons besoin de vous pour participer aux GT



**Intervention de Gilles Testu, VP
Achats - Responsable des
relations avec les fournisseurs et
de la gestion des risques chez
STELLANTIS**

fiev



Merci de votre attention