



ÉQUIPER LE FUTUR  
DE L'AUTOMOTIVE

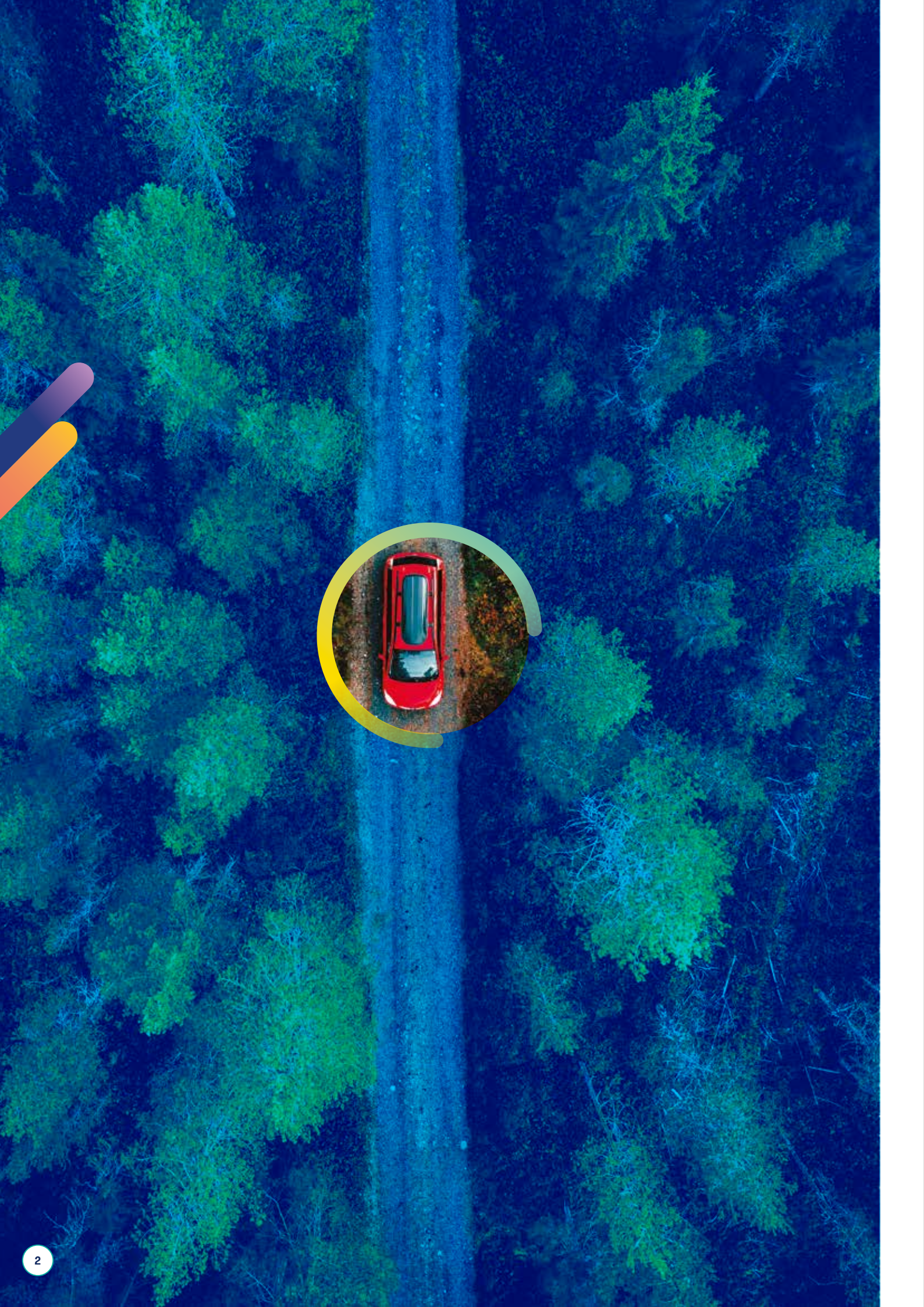


EQUIP AUTO

## LES PROPOSITIONS POUR UNE FILIÈRE AUTOMOBILE FRANÇAISE FORTE DANS UNE EUROPE RÉINVENTÉE ET LUCIDE

- 3 | 7 ● Redresser la compétitivité de la France, une urgence devenue vitale
- 8 | 9 ● Electrification des véhicules : réaligner ambition climatique, compétitivité industrielle et réalités du marché
- 10 | 11 ● Accélérer le renouvellement du parc roulant et réduire son impact environnemental
- 12 | 15 ● Mettre en place les conditions d'une mobilité abordable, à l'achat et à l'usage
- 16 | 17 ● Assurer un accès équitable à tous aux données véhicule, et accompagner le déploiement du Data Act.
- 18 | 19 ● Assurer la disponibilité des métiers et compétences nécessaires à la filière amont et aval





## Redresser la compétitivité de la France, une urgence devenue vitale



La réindustrialisation du pays fait partie des priorités du Gouvernement depuis plusieurs années. L'industrie est en effet un pilier essentiel de notre économie pour assurer indépendance et souveraineté de la France, et les emplois indispensables aux grands équilibres de la nation.

Force est de constater que **l'Industrie Automobile est en difficulté croissante depuis la crise COVID de 2020 en France comme en Europe**, les marchés et la production n'y ayant jamais retrouvé les volumes d'avant COVID. Dans cette industrie très capitalistique et sensible aux volumes, cela impacte directement la santé financière des entreprises, et peut conduire à des cessations d'activité et des fermetures de sites, dont nous constatons une accélération depuis 2 ans.

### LA SITUATION S'EST ENCORE AGGRAVÉE À PARTIR DE 2024

- Net tassement des ventes de véhicules électriques avec des volumes de véhicules thermiques qui restent dans le même temps bas, d'autant plus que pour tenir les objectifs CAFE de 2025 et ne pas payer de très lourdes amendes, certains constructeurs sont amenés à contingenter leurs ventes de véhicules thermiques pour compenser les méventes de véhicules électriques.
- Le contexte commercial international s'est considérablement tendu avec,
  - Une concurrence extrême sur les prix, en particulier de la Chine qui dispose de surcapacités de production
  - L'existence de dispositifs de protection de leur industrie Automobile dans la plupart des régions du monde **hors Europe**, en particulier en Chine et aux Etats-Unis (aides et subventions, exigence de contenu local). Le sujet est maintenant clairement identifié et documenté, mais il devient extrêmement urgent de le traiter
  - Les droits de douane instaurés par les Etats-Unis, qui pénalisent plusieurs constructeurs Européens, et en conséquence l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur, équipementiers et sous-traitants
  - Des restrictions d'accès à certaines matières critiques au plan mondial
  - ....

Les illustrations ci-après montrent la gravité de la situation, avec des transferts importants de fabrication hors d'Europe, dans un volume mondial qui a pourtant sensiblement retrouvé le même niveau qu'avant COVID.

## L'ATTRACTIVITÉ DU SITE FRANCE, FACE À UNE CONCURRENCE ÉTRANGÈRE ACCRUE

### EN FRANCE

DEPUIS 2005

#### LA PRODUCTION AUTOMOBILE FRANÇAISE **-61%**

Production de véhicules légers (VL) en France  
\_ en millions \_



- Le **rythme de production**, hors crise, **devrait stagner autour de 1,5 à 1,6 millions de VL** dans les années qui viennent. De tels volumes ne permettront assurément pas d'amortir les coûts fixes.
- Pour **les équipementiers**, la France voit son poids relatif **s'amenuiser dangereusement**.

### EN CHINE

#### LA PRODUCTION AUTOMOBILE EXPLOSE \_ en millions \_



La Chine est devenue  
**1<sup>er</sup> producteur automobile mondial**



### ETATS-UNIS

#### L'ATTRACTIVITÉ POUR LES INDUSTRIELS DE L'AUTOMOBILE EST EN HAUSSE

- L'automobile est au cœur de l'Inflation Reduction Act (IRA) ; le plan de Joe Biden pour **verdir et réindustrialiser l'Amérique**.
- Une très large part des quelque **400 milliards de dollars prévus dans l'IRA sur dix ans** est destinée au secteur. Ce soutien massif impacte significativement l'équilibre concurrentiel mondial.
- Les droits de douane US qui impactent l'industrie Européenne, constructeurs et équipementiers

### PRODUCTION DE VÉHICULES LÉGERS DEPUIS 2019 (avant crise COVID – Source OICA)

|              | Production (en milliers de véhicules) |                   |                   |                   |                   | Variation année par année |              |
|--------------|---------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------|--------------|
|              | 2019                                  | 2021              | 2022              | 2023              | 2024              | 2024-2023                 | 2024-2019    |
| Europe       | 21 248 489                            | 15 986 487        | 15 676 758        | 17 653 590        | 16 846 495        | -4,6%                     | -20,7%       |
| Amérique     | 19 448 807                            | 15 506 816        | 17 028 388        | 18 446 278        | 18 457 792        | +0,1%                     | -5,1%        |
| Asie-Océanie | 45 906 010                            | 43 251 436        | 47 562 774        | 52 224 395        | 52 123 561        | -0,2%                     | +13,5%       |
| Afrique      | 1 084 812                             | 903 402           | 991 789           | 1 137 716         | 1 145 591         | +0,7%                     | +5,6%        |
| Total        | <b>87 688 118</b>                     | <b>75 648 141</b> | <b>81 259 709</b> | <b>89 461 980</b> | <b>88 573 439</b> | <b>-1,0%</b>              | <b>+1,0%</b> |



Dans ce contexte critique, il devient vital pour maintenir et si possible développer l'industrie automobile en France, **d'identifier les facteurs spécifiques pénalisant la compétitivité du site France et rechercher des solutions pour l'améliorer.**

Comme le souligne **Mario Draghi** dans son rapport publié en 2024, l'écart de compétitivité de l'Europe avec la Chine demeure majeur et appelle la mise en œuvre de mesures fortes pour soutenir l'industrie européenne. Cela suppose **une politique offensive de renforcement de la compétitivité**, qui doit se décliner à travers un accès durable à une énergie compétitive, un effort renforcé d'innovation et de R&D, une accélération de la robotisation, ainsi que des dispositifs d'aide à l'investissement à la hauteur des enjeux.

Face à ces écarts de compétitivité, accentués par l'électrification, le risque est avéré de voir la fabrication des véhicules et composants se déplacer vers les pays où la chaîne de valeur est la plus mature à des coûts inférieurs

Cela doit se faire **en parallèle de la mise en place de mesures conservatoires d'urgence de protection de l'Industrie Automobile en France et en Europe**, comme cela est fait dans la plupart des régions du Monde, pour limiter la « casse » industrielle en attendant que des mesures structurelles de compétitivité puissent faire leur effet.

Plusieurs études en ont démontré la nécessité et des réflexions sont en cours aux niveaux Français et Européen pour définir des **mesures favorisant le « contenu local » ou la « valeur ajoutée en Europe »**. La FIEV y participe activement et demande que des décisions rapides soient prises.

Un tel dispositif contribuerait à renforcer notre souveraineté industrielle tout en réduisant l'empreinte carbone liée au transport et à la production de certains composants, en cohérence avec l'objectif de neutralité carbone.



## LE COÛT DU TRAVAIL EN FRANCE, UN HANDICAP MORTEL DANS UN CONCURRENCE MONDIALE EXACERBÉE

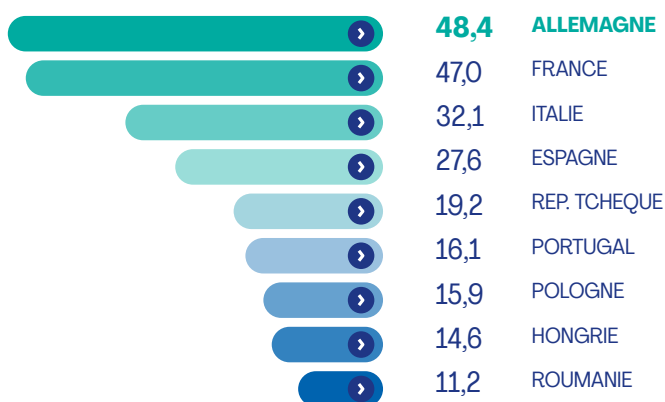
- Depuis la crise COVID, la France n'a pas réussi à surmonter son handicap de coût du travail, face à une **concurrence mondiale de plus en plus agressive, et une compétitivité globale de la France et de l'Europe qui s'est dégradée** face aux autres régions du Monde.
- La transition vers les véhicules électriques, favorise les constructeurs Chinois, la Chine maîtrisant à la fois les savoirs-faires et la quasi-totalité de la chaîne de valeur de cette technologie. Par ailleurs leurs surcapacités industrielles, leur faible coût du travail et la taille de leur marché intérieur leur permet d'attaquer les marchés Européens avec des produits, électriques comme thermiques, extrêmement compétitifs.
- La baisse structurelle des marchés en France n'a fait qu'encore aggraver l'effet de ce handicap de coût du travail en France.

On voit sur les deux illustrations ci-dessus la position extrêmement défavorable de la France, y compris au sein de l'Europe.

### COÛT DE L'HEURE DE TRAVAIL

DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE DE QUELQUES PAYS D'EUROPE (€)

4<sup>ème</sup> trimestre 2024 (source : Rexecode)

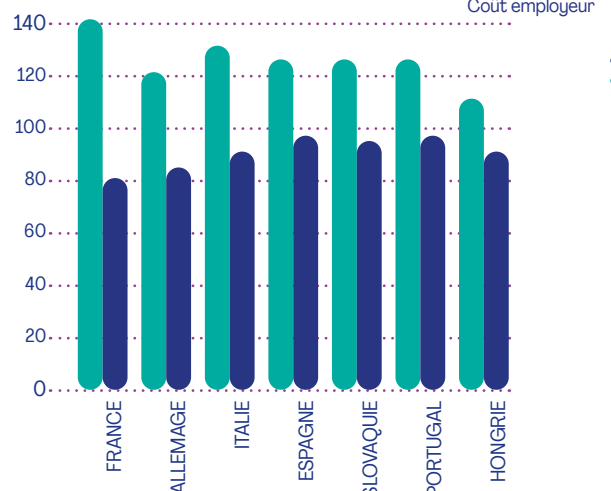


### COMPARATIF

COÛT EMPLOYEUR VS SALAIRE NET

(Pour 100€ brut)

Salaire net  
Coût employeur



Le coût du travail est le plus élevé derrière l'Allemagne, et pour un même salaire brut, **c'est la France qui présente du fait des charges sociales le coût pour l'employeur le plus élevé, ET le salaire net le plus bas pour le salarié.**

# NOS OBJECTIFS

- Sauvegarder et accroître les développements de nouveaux produits et la production automobile en France ;
- Coconstruire avec les pouvoirs publics des mesures fortes, nécessaires pour faire face à une concurrence mondiale exacerbée et soutenue par les gouvernements locaux (aides et subventions, exigence de contenu local, mesures douanières)

## NOS PROPOSITIONS

### POUR AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

- 1 Fiscalité et coûts de production :
  - **Baisser les charges sociales** et poursuivre la **baisse des impôts de production** ;
  - Donner de la **visibilité sur les trajectoires fiscales**, pour les entreprises et apporter des garanties aux potentiels investisseurs ;
  - Garantir l'accès à une **énergie compétitive et décarbonée**.
- 2 Activité et emplois : 3 axes
  - Mettre en place rapidement des mesures favorisant la **valeur ajoutée et le contenu local** en France.
  - Ces mesures sont des mesures conservatoires d'urgence, qui ne remplacent pas des **mesures indispensables d'amélioration de la compétitivité à mettre en place** en France & Europe
  - Par ailleurs des **politiques industrielles pour les technologies/métiers stratégiques** doivent être définies afin de maintenir et développer les savoir-faire industriels et métiers critiques pour la souveraineté de l'Europe.
- 3 R&D et investissements :
  - **Pérenniser le CIR** pour favoriser le maintien et les nouvelles implantations de centres R&D en France ;
  - **Prolonger les investissements en R&D** à travers des outils comme le **CORAM**, lancé dans le cadre du plan de relance automobile ;
  - **Soutenir massivement les investissements (CAPEX & OPEX) dans les technologies d'avenir** (chaîne de valeur batteries, électronique de puissance, hydrogène, connectivité), **dans toutes les filières concernées** par l'électrification (énergie, infrastructures, chimie...) ;
  - **Favoriser le développement de « Gigafactories »** de batteries en France et en Europe ;
  - Relocaliser en France des infrastructures permettant de produire **l'électronique embarquée** des véhicules et notamment son électronique de puissance.
- 4 **MACF** : Confirmer l'application de la Directive Omnibus sur le sujet, instituant la **mise en œuvre des seuils de minimis** (50 tonnes de matière par unité de production et par an).

# Electrification des véhicules : réaligner ambition climatique, compétitivité industrielle et réalités du marché

## Accompagner la transition écologique des nouveaux véhicules

### L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EUROPÉENNE SOUTIENT PLEINEMENT L'OBJECTIF DE NEUTRALITÉ CLIMATIQUE FIXÉ À L'HORIZON 2050

Cependant, deux ans après la décision d'interdire à compter de 2035 la mise sur le marché de véhicules thermiques, il apparaît qu'en dehors des segments supérieurs du marché, l'adoption du véhicule électrique par la classe moyenne reste très en deçà de la trajectoire d'électrification nécessaire pour atteindre l'objectif défini par le règlement.

Cette situation risque de compromettre à la fois l'atteinte des objectifs climatiques et la pérennité de la filière automobile européenne qui se trouve confrontée à une **triple peine** :

- Avoir consenti des investissements massifs dans l'électrification,
- Ne pas atteindre les volumes nécessaires à leur rentabilité,
- Courir le risque de devoir s'acquitter de lourdes amendes, alors même que des investissements importants restent nécessaires pour l'atteinte de l'objectif 2035.



## LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LE SECTEUR

- Malgré des centaines de milliards d'Euros investis, le scénario d'un marché Européen exclusivement électrique en 2035, **n'est plus aujourd'hui réaliste** ;
- **Le consommateur n'est pas au rendez-vous.** Au 1er semestre 2025, la part de marché des véhicules électriques en Europe est de 15 % pour les véhicules particuliers et seulement 8 % pour les utilitaires. Il en faudrait respectivement environ 22 et 17% pour être sur la trajectoire de 2030 et 2035 ;
- La réglementation européenne impose de mettre sur le marché des véhicules, électriques comme thermiques, qui ne correspondent plus aux attentes de beaucoup de consommateurs ;
- En conséquence, **le marché Européen s'est réduit de près d'1/3 en 5 ans** (15.3 à 10.6 millions) ;
- **Le maintien de la réglementation actuelle accentuerait le rétrécissement du marché**, les constructeurs étant contraints de limiter les ventes de véhicules thermiques pour respecter leurs objectifs CO<sub>2</sub> ;
- Un tel rétrécissement du marché **pose la question de la pérennité d'une industrie automobile en France et en Europe** : en France, la production est en retrait de près de 1 million d'unités par rapport à 2019 et la filière a perdu 40.000 emplois ;
- L'étude paritaire XERFI pour l'EDEC automobile chiffre à **75.000 cette perte d'emplois d'ici à 2035 pour la France**. Au niveau Européen, une étude Roland Berger pour le CLEPA évalue la perte d'emploi à **350 000 d'ici 2030**.

## NOS OBJECTIFS

- **Soutenir les marchés**, tant électrique que thermique, pour sauvegarder activité et savoir-faire, et donner à la filière les **moyens économiques de continuer d'investir dans l'électrification**.
- Avoir une **approche plus flexible de la transition énergétique, technologiquement neutre**, sans remettre en cause l'objectif de la neutralité carbone en 2050.



## NOS PROPOSITIONS

### POUR DÉVELOPPER L'AUTOMOBILE PROPRE

- 1 Mettre en place les conditions de réussite de la trajectoire d'électrification, en particulier les **incitations et aides à l'achat et l'usage** pour tous les ménages, les **infrastructures de recharge à cout compétitif**. Au niveau Européen, le besoin est de multiplier par 6 le réseau de recharge (Mc Kinsey) ;
- 2 Adopter une approche pragmatique et de **neutralité technologique** en considérant la réduction de l'empreinte carbone dans une approche cycle de vie (hybrides rechargeables, range extender, biocarburants, e-fuels, hydrogène) ;
- 3 Prendre en compte les **carburants décarbonés** pour l'atteinte des objectifs CO<sub>2</sub> ;
- 4 Définir une **trajectoire réglementaire spécifique pour les véhicules utilitaires**, pour lesquels l'électrification est souvent incompatible avec les usages et les couts d'exploitation. Orienter l'usage des carburants décarbonés vers ces véhicules ;
- 5 **Encourager la vente des petits véhicules électriques**, avec un équilibre cout/valeur/équipements à redéfinir. Permet de développer le marché de l'électrique auprès de la classe moyenne (volumes importants) et bénéficier de leur empreinte carbone de fabrication réduite ;
- 6 Introduire un mécanisme de **lissage de l'objectif 2030 (2028-2032) pour les VP**, indispensable pour tenir compte avec réalisme du rythme d'adoption des véhicules électriques ;
- 7 **Intégrer l'enjeu du renouvellement du parc dans la réglementation**, par exemple en encourageant les constructeurs à mettre en place des dispositifs de type prime à la casse, et valoriser dans le bilan CAFE la mise au rebut d'un vieux véhicule polluant (voir ch. Suivant).

## Accélérer le renouvellement du parc roulant et réduire son impact environnemental

### RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES VÉHICULES ROULANTS : RENOUVELLEMENT ET ENTRETIEN DU PARC

Afin d'**enrayer le vieillissement du parc automobile**, qui amène à conserver un nombre important de véhicules très polluants, la réglementation pourrait encourager les constructeurs à mettre en place des dispositifs de type prime à la casse. Il s'agirait de valoriser, dans le cadre réglementaire, la mise au rebut d'un ancien véhicule en contrepartie de l'achat d'un véhicule moins émetteur, neuf ou d'occasion **avec des bénéfices environnementaux (CO et polluants), et de sécurité routière**.

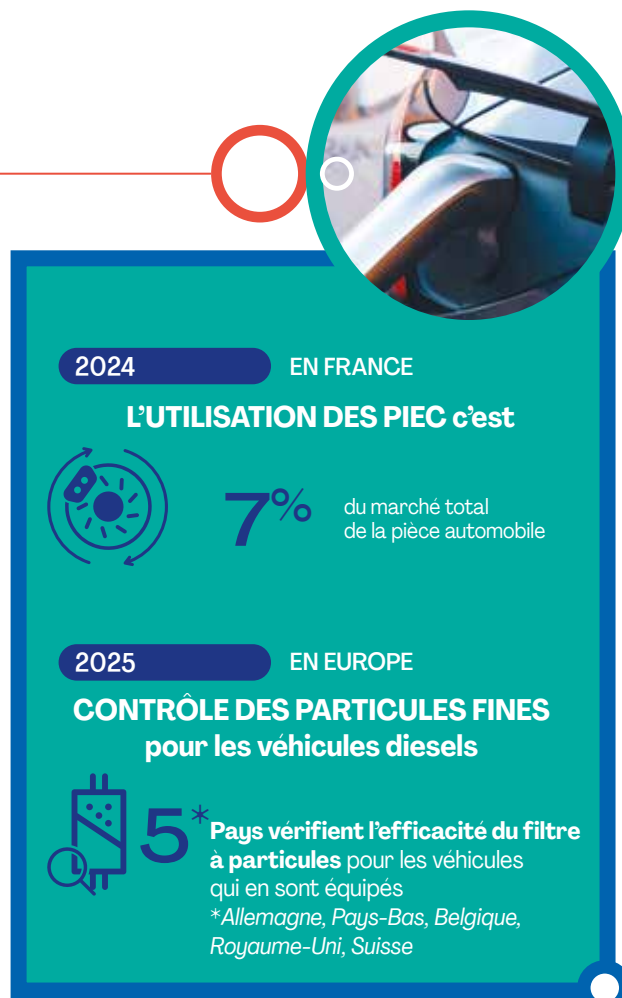
En ordre de grandeur l'anticipation de 4 ans de la fin de fin d'un véhicule thermique ancien, permettrait d'éviter 20% d'émissions de CO<sub>2</sub> s'il est remplacé par un véhicule zéro émissions.

**D'autres mesures de gestion environnementale du parc circulant sont à considérer** compte tenu de son poids majeur sur les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants. Engagés de longue date pour réduire l'impact de l'automobile sur l'environnement, les équipementiers automobiles développent en lien avec les constructeurs, des nouvelles technologies permettant de réduire l'impact environnemental du parc automobile existant (et bien sûr des véhicules neufs).

Les équipementiers développent des solutions pour améliorer l'entretien et la réparation des véhicules, électriques comme thermiques. **La FIEV et ses adhérents s'engagent activement dans une dynamique d'innovation** pour maîtriser et réduire la pollution des véhicules existants.

## LES ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LE SECTEUR

- **Un parc automobile vieillissant.**  
L'âge moyen est passé de 10.1 ans en 2017 à 11.2 ans en 2024, l'âge moyen de mise à la casse était de 19.6 ans en 2023 (source ministère). **Cela s'accélère** en lien avec la baisse des marchés du neuf ;
- **Un contrôle technique à renforcer** du point de vue des émissions de polluants (pas de mesures 5 gaz, ni de particules, alors que jusque 20% des véhicules Diesel Euro5 dépassent les limites) ;
- **Un potentiel de gain par de « l'éco-entretien » peu exploité** : pneus et huiles bas frottement, meilleur diagnostic et remise en état des systèmes de dépollution ;
- **Des compétences en véhicules thermiques qui baissent** dans les réseaux, alors que le parc restera avec ces véhicules jusqu'en 2050 ;
- **Une réglementation souvent inadaptée pour les pièces issues de l'économie circulaire (PIEC)** pour favoriser l'emploi des PIEC ;
- **Des filières de recyclage et de « seconde vie » des batteries électriques à organiser.**



## FOCUS SUR LE SOH (STATE OF HEALTH) DES BATTERIES

Mesurer l'état de santé de la batterie d'une voiture électrique ou hybride rechargeable



Le SoH, indicateur de référence exprimé en pourcentage, permet de déterminer le rapport entre la capacité maximale de la batterie à un instant T et la capacité maximale de la batterie lorsqu'elle était neuve. Lorsque la batterie est neuve, le SoH est de 100%. Si le SoH baisse en dessous de 75%, les capacités de la batterie ne permettent plus au véhicule électrique de disposer d'une autonomie satisfaisante.

Le SoH est nécessaire pour mesurer l'état de vieillissement de la batterie, permettant ainsi d'optimiser l'entretien du véhicule électrique, et lorsqu'un changement de batterie est nécessaire, donner à l'ancienne batterie une « seconde vie » dans des utilisations stationnaires moins exigeantes.

La réglementation européenne sur les batteries exigera une durée de vie minimale de la batterie dans son utilisation sur véhicule, nécessitant également une mesure de SoH.

## NOS OBJECTIFS

- Favoriser le renouvellement du parc, en particulier pour les véhicules les plus anciens et les plus polluants ;
- Réduire l'impact environnemental de l'ensemble des véhicules du parc, en renforçant le contrôle technique et en promouvant « l'éco-entretien » (remise à niveau du système de dépollution, pneus et huiles bas frottement) ;
- Faciliter le déploiement de l'économie circulaire pour les pièces de réparation et d'entretien ;
- Développer les nouvelles technologies de mesure de l'état de santé des batteries des véhicules électriques pour répondre à la réglementation et optimiser leurs seconde vie et recyclage.



## NOS PROPOSITIONS

### POUR UNE GESTION ENVIRONNEMENTALE DU PARC ROULANT

- 1 Mettre en place un contrôle technique obligatoire des particules fines pour les véhicules diesels et le contrôle 5 gaz. Veiller à la disponibilité pour tous des données constructeur nécessaires ;
- 2 Encourager le remplacement des pneus usés par des pneus bas frottement, et l'utilisation d'huiles bas frottement lors des vidanges, dès lors que c'est techniquement possible ;
- 3 Développer le recyclage des anciennes pièces en accordant des dérogations quand une reconception n'est pas possible sur une matière devenue interdite ;
- 4 Substances et PFAS : prévoir des dérogations pour certaines applications, pour lesquelles aucune alternative n'est disponible, ou qui sont indispensables pour des composants par ailleurs vertueux au plan environnemental (exemple des piles à combustible).



## Mettre en place les conditions d'une mobilité abordable, à l'achat et à l'usage



Le pouvoir d'achat reste la priorité n°1 des Français et est actuellement en tension. La mobilité pour tous est indispensable à la société et à l'économie. La FIEV et ses adhérents ont donc toujours eu à cœur de **favoriser une mobilité abordable pour tous**.

Cela s'entend autant pour l'**achat de véhicules neufs**, que pour **leur usage, leur entretien et leur réparation**.

Pour les nouveaux véhicules les coûts de production et prix de vente des véhicules neufs ont sensiblement augmenté ces dernières années, dans un marché extrêmement concurrentiel. **L'électrification, le poids des réglementations, le coût de l'énergie et des matières premières** contribuent à cette augmentation et à la désaffection des consommateurs pour les véhicules neufs.

Encourager la mise sur le marché et la vente de petits véhicules, électriques comme thermiques, limiter le poids des réglementations et améliorer la compétitivité de la France sont clé dans ce contexte (Cf chapitres précédents).

Pour ce qui concerne « l'aval » de la filière (usage, entretien, réparation), les enjeux pour une mobilité abordable sont de **garantir un marché concurrentiel et ouvert aux opérateurs indépendants, et de préserver les capacités d'entretien et de réparation des véhicules thermiques**, qui vont constituer l'essentiel du parc roulant encore pour quelques décennies.



## LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LE SECTEUR

La **réparabilité des véhicules du parc et leur entretien à des conditions économiques compétitives** est le maître mot. Cela couvre plusieurs dimensions qui sont autant d'enjeux structurels, auxquels s'ajoute un enjeu conjoncturel : la transition vers les véhicules électriques, avec un parc roulant qui va rester de longues années encore majoritairement thermique (le renouvellement du parc s'étale sur environ 20 ans).

**UNE RÉPARABILITÉ ABORDABLE ET DURABLE** nécessite la capacité des distributeurs et réparateurs indépendants à concurrencer les membres des réseaux agréés des constructeurs et donc :

- D'avoir accès sans restriction aux **pièces de rechange d'origine ou de qualité équivalente, aux outils, à la formation et aux informations techniques et données générées par les véhicules** ;
- De **favoriser l'économie circulaire des pièces** (réutilisation, reconditionnement, « remanufacturing ») ;
- De disposer des **ressources compétentes en nombre suffisant** dans les ateliers.

Il convient donc de lutter contre les pratiques de certains constructeurs qui tentent d'imposer une exclusivité de fourniture aux équipementiers ainsi qu'à leurs fournisseurs d'équipements de garage.

La loi Climat et Résilience permet en théorie depuis le 1er janvier 2023, la libéralisation totale du marché pour les pièces relatives au vitrage, ainsi qu'une libéralisation au profit des « équipementiers d'origine » pour les autres pièces visibles (ex. optique-lanternerie, rétroviseurs). Si certains constructeurs ont soutenu que ces mesures ne s'appliquaient qu'aux pièces protégées par des dessins et modèles enregistrées à partir du 1er janvier 2023, le 11 juin 2025, la Cour de cassation a confirmé que la libéralisation du marché des pièces de rechange visibles s'applique à toutes les pièces, quelle que soit la date de l'enregistrement des dessins et modèles.

Toutefois, si les équipementiers fabriquant les pièces d'origine ont la possibilité de les commercialiser librement sur le marché de la rechange automobile, sans que les constructeurs ne puissent s'y opposer sur le fondement des dessins et modèles et/ou droit d'auteur, la pratique dite du « brand naming », risque de fortement limiter la vente de certains produits et remettre en cause l'objectif du législateur de faire baisser le prix de ces pièces grâce à l'ouverture de la concurrence.

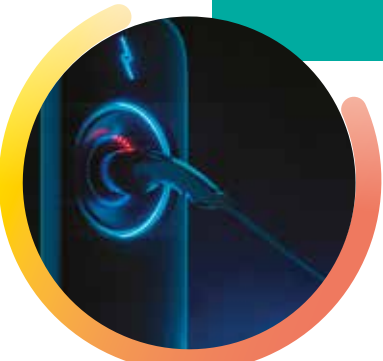
**LA TRANSITION VERS LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES** qui nécessite des investissements humains et matériels lourds pour l'ensemble de la filière amont et aval, risque si l'on n'y prend pas garde de **se faire au détriment de l'entretien et la réparation des véhicules thermiques**.

En effet :

- La production de **pièces spécifiques aux véhicules thermiques disponibles pour l'entretien et la réparation devient économiquement plus difficile** à mesure que les volumes de production de ces pièces pour véhicules thermiques neufs diminuent ;
- Les formations et reconversions pour les personnels d'atelier sont prioritairement orientées vers les technologies électriques, mais il faut veiller à **garder des compétences en véhicule thermiques en nombre suffisant** encore plusieurs décennies.

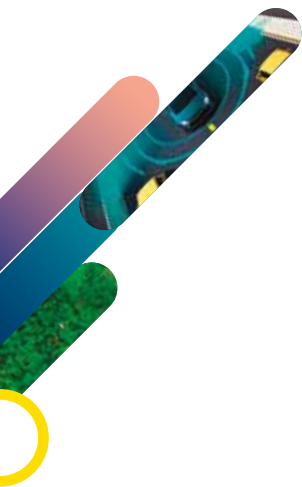
## NOS OBJECTIFS

- Encourager la **libre concurrence** sur le marché de l'après-vente automobile pour faire baisser les prix ;
- **Développer l'utilisation des PIEC** (Pièces Issues de l'Économie Circulaire) en évitant les freins réglementaires, et en maîtrisant les « fuites » de pièces ou VHU hors d'Europe ;
- **Mieux encadrer les pratiques** par l'adoption de dispositions légales au niveau français et européen pour lutter contre certaines pratiques des constructeurs ;
- Limiter les coûts de licences pour les brevets essentiels liés à des normes (BEN\*);
- Conserver les **capacités d'intervention sur les véhicules thermiques du parc** (pièces, outils, compétences).



## NOS PROPOSITIONS POUR UNE MOBILITÉ ABORDABLE

- 1 **Permettre le libre déterminisme économique du consommateur.** A cette fin, **garantir, la possibilité pour les équipementiers et fournisseurs d'outils de réparation, d'équipements de diagnostic ou d'autres équipements, de fournir leurs produits aux revendeurs de leur choix y compris aux membres des réseaux de distribution des constructeurs et la faculté pour les distributeurs et réparateurs agréés de s'approvisionner en pièces de rechange ainsi qu'en outils de diagnostic, de réparation ou d'autres équipements auprès de tiers ;**
- 2 **Prévoir que les constructeurs ne puissent jamais interdire à leurs fournisseurs d'apposer leur marque** sur les pièces visibles, dites «de style», destinées à être montées lors de la fabrication du véhicule ainsi qu'à la rechange (ex. vitrage, optique ou rétroviseur) ainsi que sur le packaging et les documents accompagnant la pièce ;
- 3 **Prévoir que les équipementiers retenus en première monte et ayant contribué de manière significative à la conception de pièces visibles puissent vendre lesdites pièces avec la marque du constructeur, lorsque l'apposition de ladite marque est imposée par ce dernier et reste visible une fois la pièce montée sur le véhicule.** L'utilisation de cette marque devrait suivre le même régime que celui en vigueur au titre de la clause de réparation pour les dessins et modèles lorsque le marquage fait partie intégrante du design de ces pièces ou faire l'objet d'une licence FRAND dans le cas contraire ;



- ④ Prévoir que lorsqu'un constructeur exige l'apposition de sa marque sur un produit qui lui est livré, en première monte ou pour la rechange, tout en interdisant l'usage de cette marque sur la même pièce vendue à des tiers sur le marché de la rechange, **il ne devrait pas pouvoir** :
  - **Refuser un marquage au laser en fin de ligne** lorsque l'utilisation de pavés amovibles n'est pas techniquement réalisable ou excessivement coûteuse ;
  - **Interdire le démarquage**, pour autant qu'un tel démarquage soit effectué dans le cadre du cycle de production des pièces ;
- ⑤ **Veiller à ce que les opérateurs indépendants aient accès à un coût raisonnable**, et dans les mêmes conditions que les membres des réseaux constructeurs, aux informations techniques nécessaires à la réparation ou à l'entretien des véhicules automobiles ;
- ⑥ **Prévoir une application stricte du principe de licences équitables, raisonnables et non discriminatoires** (« FRAND » – Fair, Reasonable and Non Discriminatory) aux BEN\*. Dans le souci d'une saine concurrence en Europe, l'accès aux BEN\* doit être permis aux mêmes conditions à toutes les entreprises qui produisent en Europe y compris si elles ne font pas partie de la filière télécoms ;
- ⑦ Définir en lien avec les parties prenantes concernées les **mesures permettant de conserver les capacités d'intervention sur les véhicules thermiques du parc**, en particulier Diesel (pièces, outils, compétences) ?

## Assurer la disponibilité des métiers et compétences nécessaires à la filière amont et aval

Assurer la disponibilité des métiers et compétences à l'avenir représente un défi pour réinventer les métiers de demain, en anticipant les besoins des filières industrielles dans la transition écologique.

Or, l'industrie automobile est impactée par de lourdes transformations sociétales et technologiques. Conscients des évolutions profondes et accélérées qui touchent le secteur, les équipementiers automobiles anticipent les nouveaux besoins de compétences qui structureront à l'avenir la filière et concernent l'ensemble de la chaîne de valeur : recherche, conception, fabrication, vente et après-vente.

Dans le même temps, il faut veiller à conserver les compétences plus traditionnelles en quantité et qualité, pour les domaines indissociables de l'automobile (tenue de route, freinage, sécurité, acoustique etc.), mais aussi pour les compétences spécifiques liées aux véhicules thermiques, qui seront encore présents dans le parc roulant en 2050.

De ce point de vue, si l'intégralité du secteur est concernée par la mutation des compétences, les emplois de l'aval de l'automobile sont particulièrement concernés.



## LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LE SECTEUR

- **Des besoins de recrutement en hausse**, du fait du vieillissement du parc et du développement du marché de l'occasion, les deux augmentant le nombre d'interventions d'entretien et réparation, de remise en état ;
- Une pénurie de recrutement sur la période 2008-2014 difficile à compenser ;
- **Un manque d'attractivité de la filière** Automobile ;
- **La numérisation et l'électrification des véhicules** : de nouvelles technologies qui impactent considérablement les compétences nécessaires à la vente et à la maintenance des véhicules ;
- **Le besoin absolu de conserver des compétences en véhicules thermiques** en nombre suffisant, tout en formant aux nouvelles technologies. Un atelier devra maîtriser toutes les technologies, nouvelles comme plus anciennes ;
- **Des besoins de formation très importants.** Par exemple en 2022, 100 000 personnes ont été formées, essentiellement sur financement propre de la filière.



### OBJECTIF 2030

#### PRÉSERVER LES EMPLOIS

300 000

emplois industriels  
de la filière amont automobile



→ dont

50 000

emplois pour  
les équipementiers

### SOUS 10 ANS

#### FIN DU VÉHICULE THERMIQUE

70 000

emplois menacés



## NOS OBJECTIFS

- Analyser et caractériser les nouveaux besoins en compétences ;
- Renouveler notre offre en formation et compétences face aux nouvelles technologies et nouveaux usages ;
- Accompagner la transition vers l'électrique, en conservant les capacités d'intervention sur les véhicules thermiques du parc ;
- Déployer avec les pouvoirs publics les dispositifs de soutien dédiés à l'accompagnement de la transformation de notre secteur, tels que décrits dans le nouveau Contrat Stratégique de Filière 2024-2027.

## NOS PROPOSITIONS

### POUR DISPOSER DES COMPÉTENCES NÉCESSAIRES À LA FILIÈRE

- 1 **Déployer un plan de formation professionnelle et d'adaptation des compétences** à l'attention des salariés impactés par les transformations du secteur (vendeurs automobiles, entretien-réparation automobile ...) ;
- 2 **Développer un plan de transformation des PME et TPE des services de l'automobile** (stations-service, centres de recyclage, réparation automobile ...) ;
- 3 Consacrer d'importants moyens aux **formations initiales et continues** en prenant en compte :
  - **Les nouveaux besoins du secteur** (électrification du parc automobile, véhicules digitaux et connectés, automatisation de la conduite, économie circulaire) ;
  - **Les compétences existantes et à maintenir** sur l'ensemble de la chaîne de valeur : le parc automobile de demain présentera aussi bien des véhicules de nouvelle génération que des véhicules traditionnels ». Par exemple, **les parcs VP et VUL seront encore composés à plus de 86% de véhicules thermiques en 2030** - qui nécessiteront un entretien régulier pour en garantir leur sécurité et la maîtrise de leur consommation de carburant et de leurs émissions polluantes. Les véhicules du parc roulant actuel vont continuer de **nécessiter jusqu'à 2050 à minima des compétences pour leur entretien et réparation, en particulier pour les véhicules à moteur thermique**. Les compétences liées aux fondamentaux du véhicule (sécurité active et passive, confort et agrément, réduction du besoin en énergie) resteront indispensables dans la durée ;
- 4 **Encourager durablement l'alternance** dans la filière automobile et **pérenniser les aides exceptionnelles à l'embauche** pour les entreprises, en faveur de l'alternance.



## Assurer un accès équitable à tous aux données véhicule, et accompagner le déploiement du Data Act



**Un accès ouvert aux données des véhicules est indispensable** pour permettre aux opérateurs indépendants et fournisseurs de services d'assurer leur maintenance et leur réparation, et développer des innovations utiles aux consommateurs.

Cela doit se faire **en assurant la sécurité des véhicules et en préservant la vie privée des personnes**.

La cybersécurité des échanges de données est donc indispensable, mais un **juste équilibre est à définir** entre les contraintes techniques et réglementaires qu'elle amène et la préservation d'un accès fluide pour les opérateurs légitimes, dans des conditions économiques équitables.

**Le « Data Act » entré en vigueur en septembre 2025 va dans le bon sens.** Il concerne tous les secteurs de l'économie et pose des principes d'accès ouvert aux données, dans des conditions « équitables, raisonnables et non discriminatoires ».

Son application à l'Automobile soulève néanmoins beaucoup de questions, qui ne sont pas encore toutes résolues.

La Commission Européenne prévoit en conséquence **d'évaluer sa mise en œuvre pour l'Automobile**, afin de déterminer si un **dispositif sectoriel Automobile** (réglementation, normes...) est à définir en complément.

Par ailleurs un **renforcement de l'homologation véhicule** pour vérifier le bon accès aux données de réparation via la prise OBD est prévu.

## LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LE SECTEUR

- Les accès aux données de réparation **manquent de fluidité ou sont parfois trop coûteux** pour les acteurs les plus fragiles ;
- La certification de type « **SERMI** » pour qu'un acteur puisse accéder aux données sensibles son périmètre d'application est un bon principe mais :
  - On observe des **disparités fortes d'exigences des constructeurs**, certains exigeant une certification pour des accès sans aucun risque sécuritaire ou de vie privée ;
  - Les **procédures de certification sont à simplifier**.
- Certaines dispositions du Data Act restent encore à clarifier ou à mettre en place :
  - Modalités du **recueil du consentement utilisateur** par les interfaces du véhicule
  - **Gestion homogène des identités numériques** au niveau Européen et entre constructeurs (identité numérique unique)
  - **Principes de chiffrage des prix d'accès** pour les données qui peuvent relever d'une rétribution
  - **Mise en place des instances de régulation** dans chaque Etat-Membre pour traiter les difficultés d'application



EUROPE

44 M

DE VÉHICULES CONNECTÉS

L'AFTERMARKET

280 Mds €

de chiffres d'affaires avec les données

FRANCE

EMPLOIS

600 000

emplois  
(entreprises de la mobilité)



## NOS OBJECTIFS

- Assurer un **accès ouvert et non discriminatoire aux données véhicule** pour favoriser l'innovation en France et en Europe ;
- Garantir la **sécurité et le droit à la vie privée** de tous ;
- Permettre la **juste rétribution du créateur d'une donnée** vis-à-vis de son investissement humain et matériel, clé pour l'innovation ;
- **Simplifier les procédures d'accréditation des Opérateurs Indépendants** pour l'accès aux données et **encadrer son utilisation** ;
- **Accompagner le déploiement du Data act** et préciser les besoins d'un **dispositif sectoriel** spécifique à l'Automobile.

## NOS PROPOSITIONS

### POUR ASSURER UN ACCÈS ÉQUITABLE À TOUS AUX DONNÉES VEHICULE

- 1 Evaluer l'application terrain du Data Act à l'Automobile, pour **identifier les difficultés et le besoin de définir un dispositif sectoriel et lequel** (réglementation sectorielle, norme, outil...), en complément du Data Act ;
- 2 **Définir ou mettre en place les éléments du Data Act manquants** à ce jour (cf difficultés) ;
- 3 Mettre en application dès que possible les évolutions de l'**Annexe X du règlement d'homologation des véhicules**, afin de mieux contrôler leur respect des obligations d'accès aux données par la prise OBD ;
- 4 **Faciliter et simplifier les certifications SERMI**. Rendre possible les doubles certifications d'un acteur en tant que « RSS » et « OI » ;
- 5 Préciser le périmètre des données dont l'accès nécessite une certification **SERMI**.



**À PROPOS : Agir pour le futur de l'automotive en défendant une mobilité durable, vectrice de liberté et respectueuse de l'environnement.**

La FIEV (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules) est le syndicat professionnel des équipementiers, des fabricants d'équipements de garage et de tous les autres apporteurs de solutions automotive. Elle représente et défend les intérêts d'une industrie dont les acteurs contribuent à 85% au prix de revient d'un véhicule, réalisent près de 15 Mds€ de chiffre d'affaires, dont 55% réalisés à l'export, et rassemblent 57 388 emplois.

130 groupes d'entreprises, et leurs 300 sociétés adhérentes de la FIEV, bénéficient d'un large accompagnement (conseils, veille, formation et études), indispensable à leur performance sur un marché en perpétuel mouvement. Actionnaire majoritaire d'EQUIP AUTO, la FIEV contribue activement à faire de ce salon le rendez-vous international de l'après-vente automobile et des services pour la mobilité en France.

**POUR TOUTE INFORMATION  
COMPLÉMENTAIRE,  
RETROUVEZ-NOUS SUR :**



**fiev** ÉQUIPER  
LE FUTUR  
DE L'AUTOMOTIVE

  
**EQUIP AUTO**

[fiev.fr](https://fiev.fr)

[equipauto.com](https://equipauto.com)