



**Mission d'information sur l'avenir de la  
filière automobile lancée par la commission  
des affaires économiques du Sénat**

**Audition de Jean-Louis PECH, Président de  
la FIEV par Alain CADEC, Rémi CARDON et  
Annick JACQUEMET, rapporteurs de cette  
mission – 8 avril 2025**

## FÉDÉRATION DES INDUSTRIES DES ÉQUIPEMENTS POUR VÉHICULES

Créée en **1910**

Elle représente les **équipementiers et fournisseurs automobiles**, les **fabricants d'équipements de garage et de contrôle technique** ainsi que tous les autres **apporteurs de solutions automobile** ayant une activité **en France**

Elle rassemble **130 groupes** d'entreprises et **300 sociétés** adhérentes

## POIDS DES ÉQUIPEMENTIERS EN France

**CA 2024 : 16,04 milliards d'€**

**56 000 emplois** au 31/12/2024  
avec :

- 29% d'ingénieurs et cadres
- 23% d'ETAM
- 48% d'ouvriers

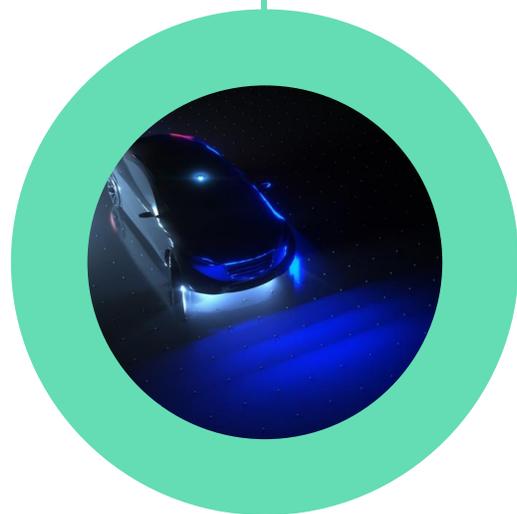
**85% du prix de revient industriel  
d'un véhicule**

# AGENDA

- I. Une filière équipementière en grande difficulté**
- II. Le Plan d'action européen ne répond pas à l'urgence de la situation**
- III. Les préconisations de la FIEV pour préserver la filière et accompagner sa transformation**

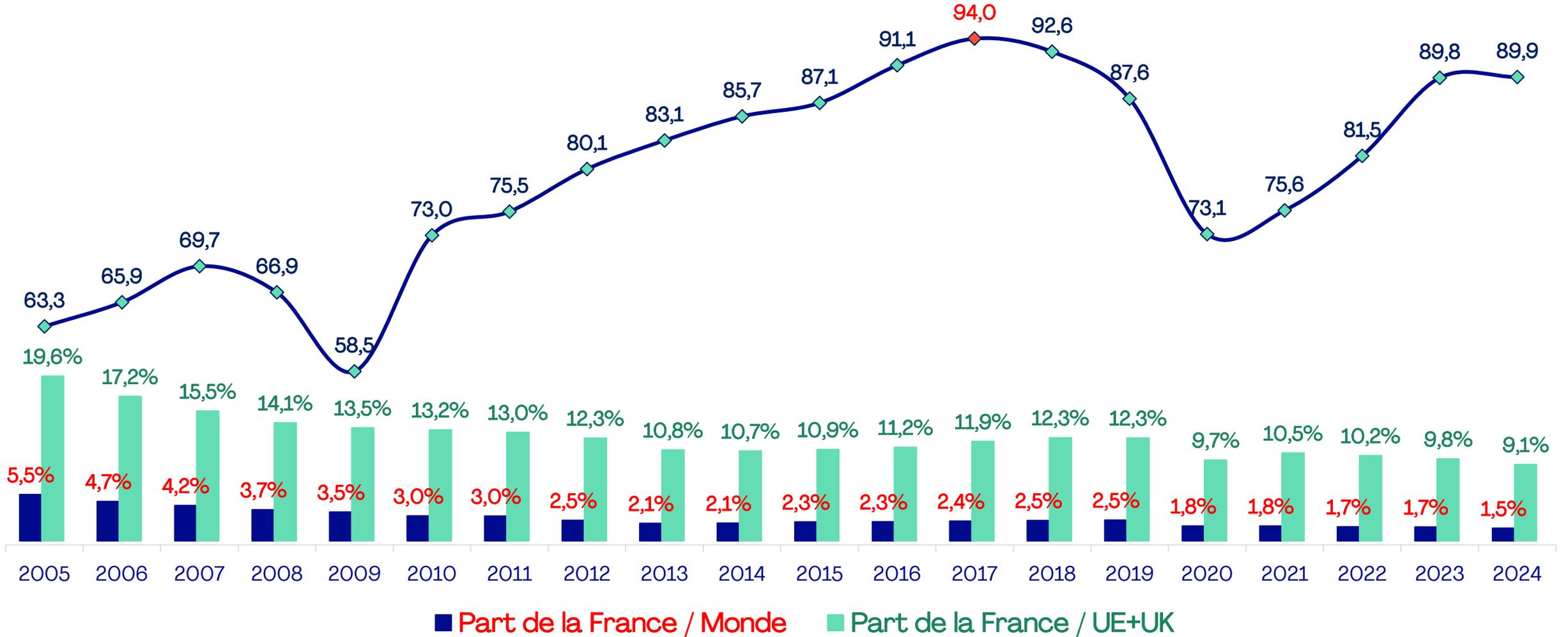


## Une filière équipementière en grande difficulté

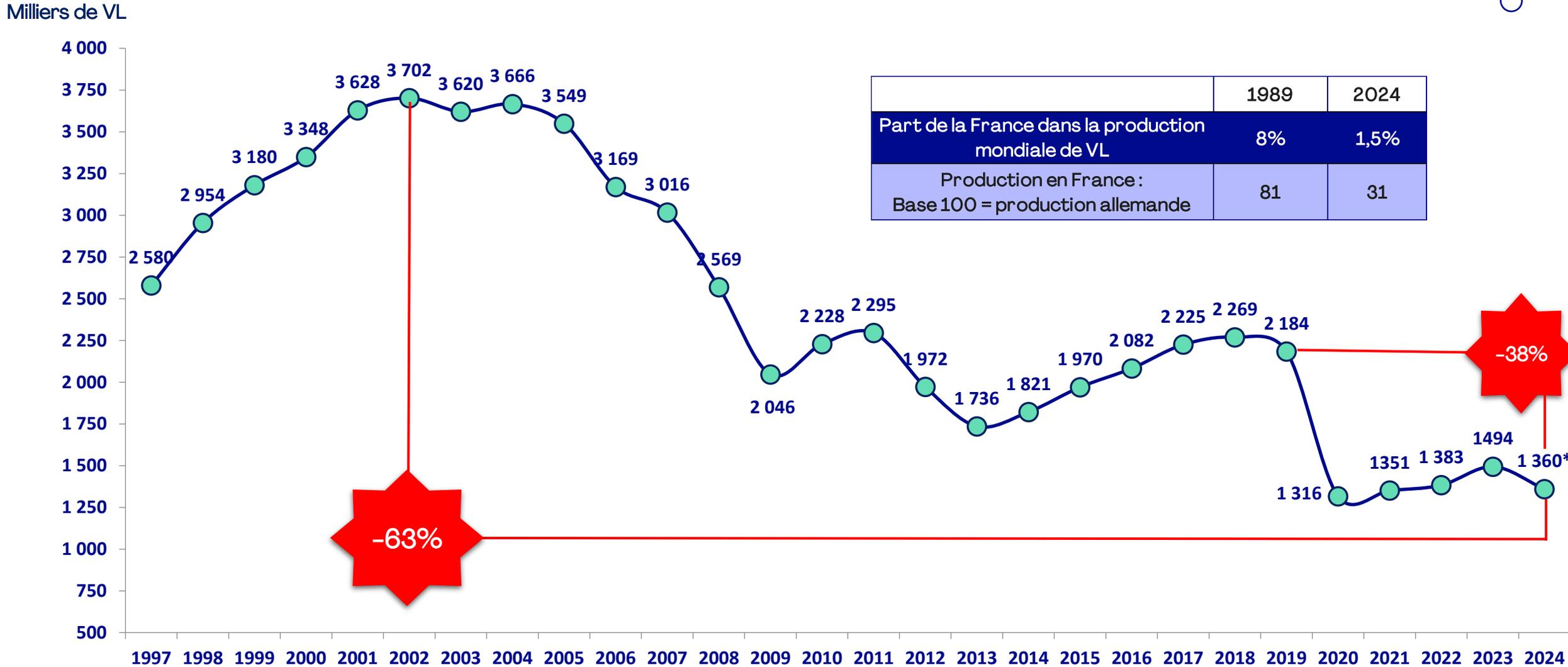


## Situation actuelle

# Evolution de la production mondiale de VL



# Evolution de la production de VL en France



\* Estimation

# Une balance commerciale toujours plus dégradée...



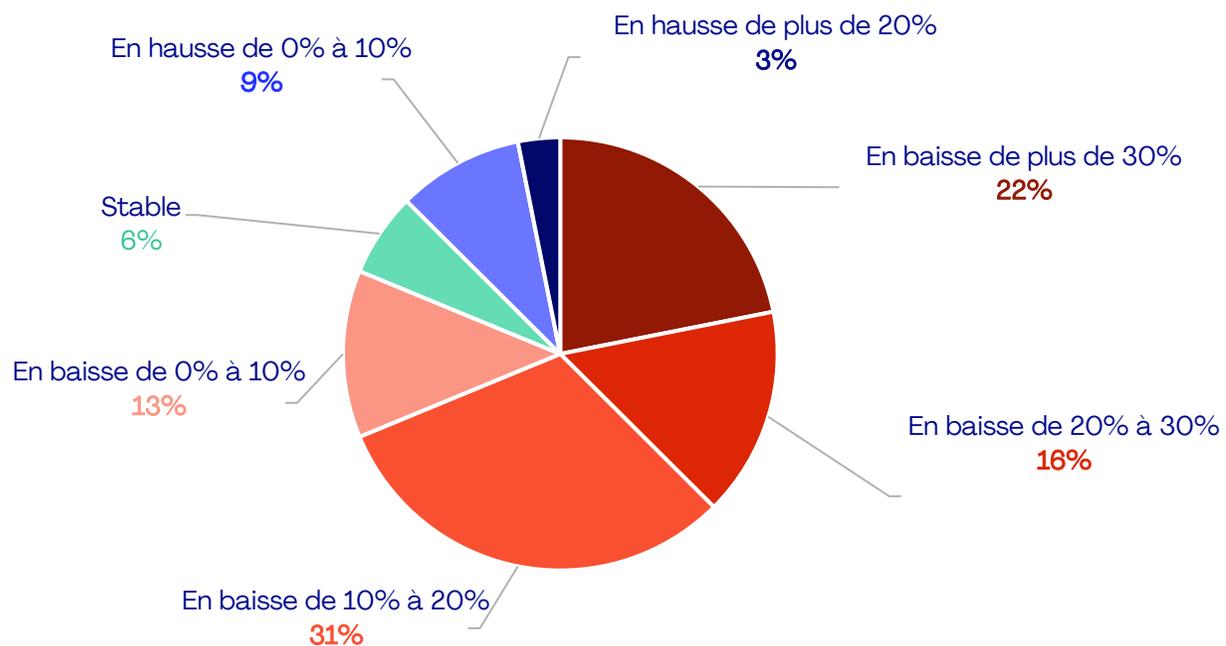
Solde commercial de la branche « Equipements pour automobiles »  
(en milliards d'euros)



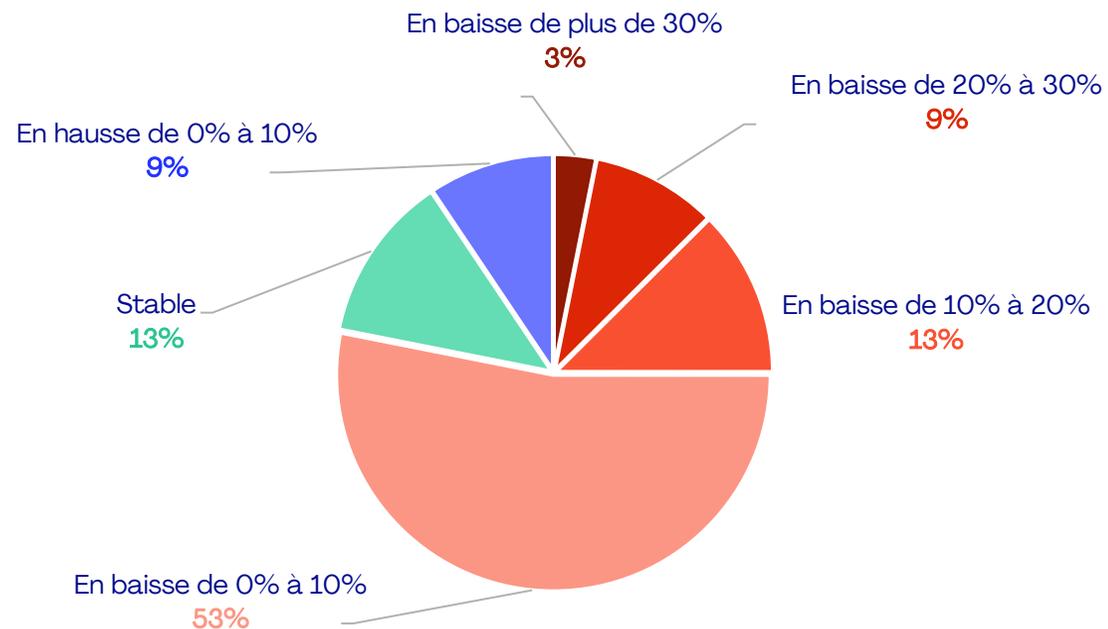
Accumulateurs Lithium-Ion / solde commercial (millions d'euros)								
Année	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Total général</b>	<b>-986</b>	<b>-1 155</b>	<b>-1 281</b>	<b>-1 174</b>	<b>-1 420</b>	<b>-1 864</b>	<b>-2 472</b>	<b>-2 936</b>
dont Chine	-227	-246	-310	-338	-553	-1 139	-1 388	-1 747
dont Pologne	-34	-88	-375	-649	-479	-334	-861	-856



## Evolution du niveau d'activité des équipementiers 2024 vs 2019



## Evolution du niveau d'activité des équipementiers 2024 vs 2023



\* Enquête FIEV mars 2025



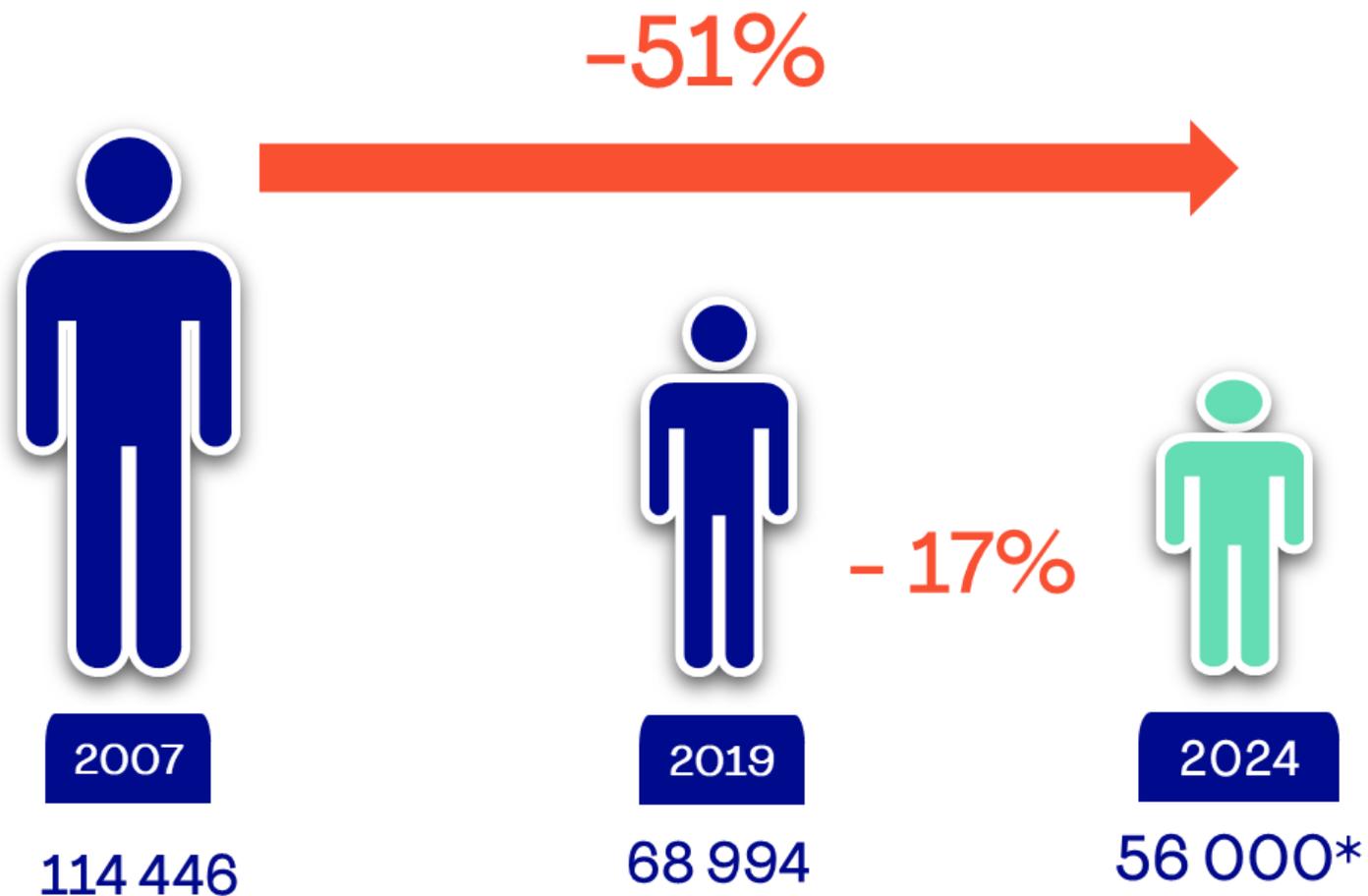
## Répartition des entreprises par rapport au ratio EBE / CA

< 0	de 0% à 5%	de 5% à 10%	> 10%
30%	31%	22%	17%

## Répartition des entreprises par rapport au ratio résultat final après impôts / CA

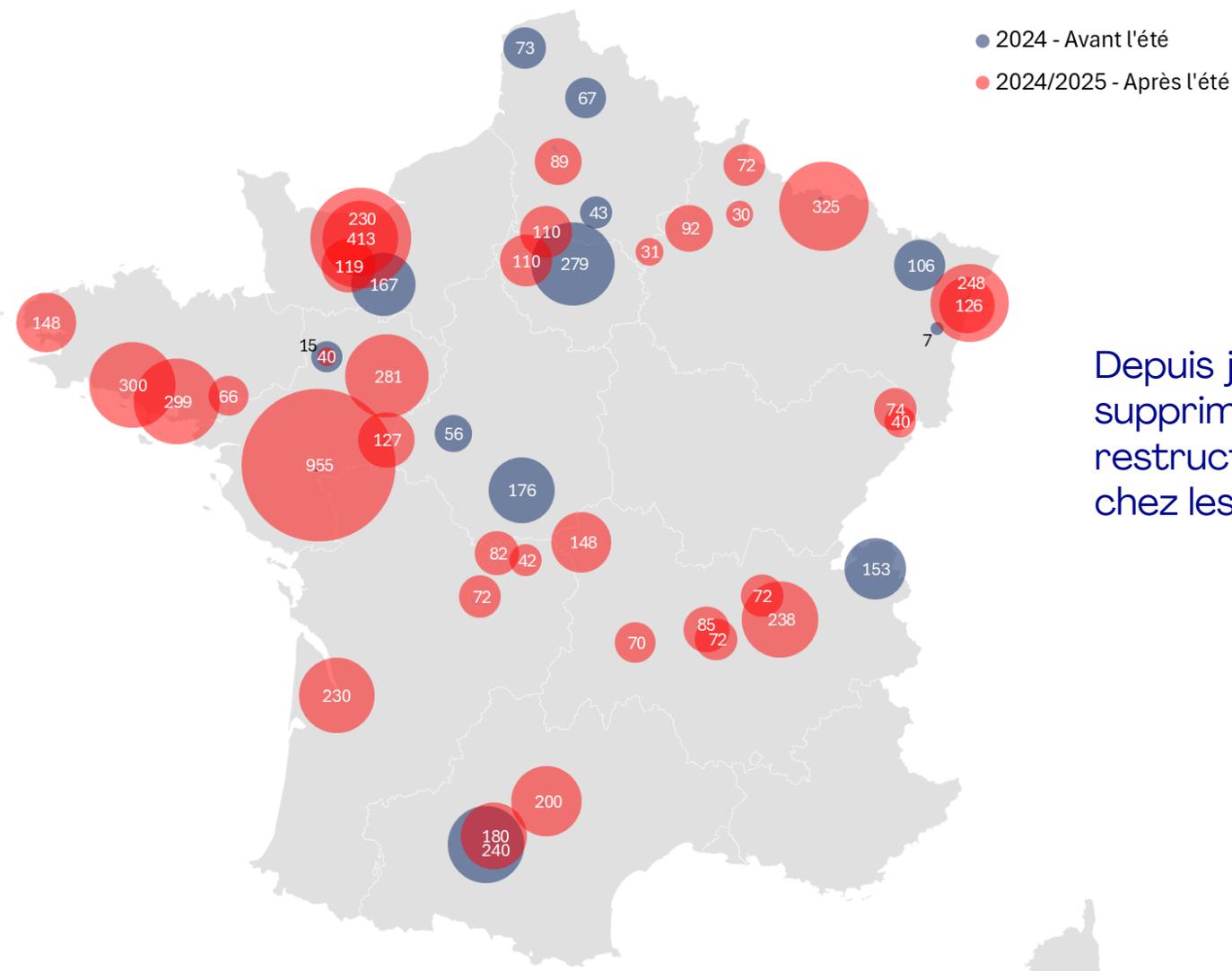
< 0	de 0 à 5%	de 5 à 10%	> 10%
38%	39%	14%	10%

\* Analyse FIEV des liasses fiscales de 221 équipementiers ayant publié leurs comptes en 2023



\* Estimation

# Principales annonces publiques de suppressions ou menaces de suppressions de postes



Depuis janvier 2024, environ 7300 emplois supprimés ou menacés dans le cadre de restructurations ou fermetures de sites chez les fournisseurs automobiles



## Perspectives

## Quatre défis sans précédent



- Instauration de **25% de droits de douane supplémentaires** sur les véhicules importés aux **États-Unis**
- La **chute des volumes de production et de vente de VL** en Europe et en France **et la non-atteinte des prévisions de volumes de production et de vente de VE** produits en France et dans l'UE
- La **période inflationniste 2022 – 2024** a frappé l'Europe de plein fouet, **accentuant le décalage compétitif majeur avec l'Asie**
- Contraints par la réglementation européenne imposant la **fin des ventes de véhicules thermiques** neufs d'ici 2035, les équipementiers automobiles **ont très fortement investi** pour transformer leur outil industriel. Ces investissements représentent une **charge financière considérable au regard de volumes totalement insuffisants alors qu'il faut continuer d'investir pour 2035**



- **FIEV – 35 équipementiers** répondants – Périmètre **France** :
  - **85%** des répondants **ont fait l'objet ou identifié un risque de dessoursing en France et en Europe au profit** des concurrents basés dans les pays à bas coûts (**LCC/BCC**)
  - Pour **45%** des répondants, des **sites français** sont **menacés**
  - **10 sites** pourraient fermer en France **dans les 12 prochains mois**

- **CLIFA (FIEV, FFC, FFF, FIM, GPA & elanova) – 108 équipementiers et fournisseurs** répondants - Périmètre **France** :
  - Plus de **70 %** des répondants estiment qu'une partie de leur **production en France et en Europe est menacée**
  - Pour approvisionner le marché européen, les répondants sont principalement **incités à délocaliser leurs activités ou utiliser leurs capacités de production existantes dans les pays à bas coûts**
  - Environ **30 à 50 % de la production française & 15 à 30 % de la production européenne** sont **en danger** en raison de l'approvisionnement dans les pays à bas coûts



- **CLEPA et McKinsey** – 120 répondants – Périmètre **Europe** :
  - **42 %** des fournisseurs prévoient d'être **non rentables en 2025**
  - **63 %** ont une **vision négative de l'avenir**
  - **57 %** subissent une **pression croissante des importations chinoises**



**Le Plan d'action européen ne répond pas à l'urgence de la situation**

## Des points positifs



- **Une prise de conscience** des difficultés liées à l'électrification et à la concurrence internationale
- **Des annonces qui vont dans la bonne direction :**
  - Pour **faciliter l'atteinte de l'objectif CAFE 2025** et pour **accélérer la préparation de la clause de révision**
  - Pour soutenir le **développement de l'industrie des batteries en Europe**
  - Pour **réduire l'écart de prix de l'énergie** par rapport au reste du monde
  - Pour prendre en compte des **critères de soutenabilité, de résilience, le « made in Europe »** dans les choix industriels

## Des mesures qui ne répondent pas à la crise immédiate de façon concrète



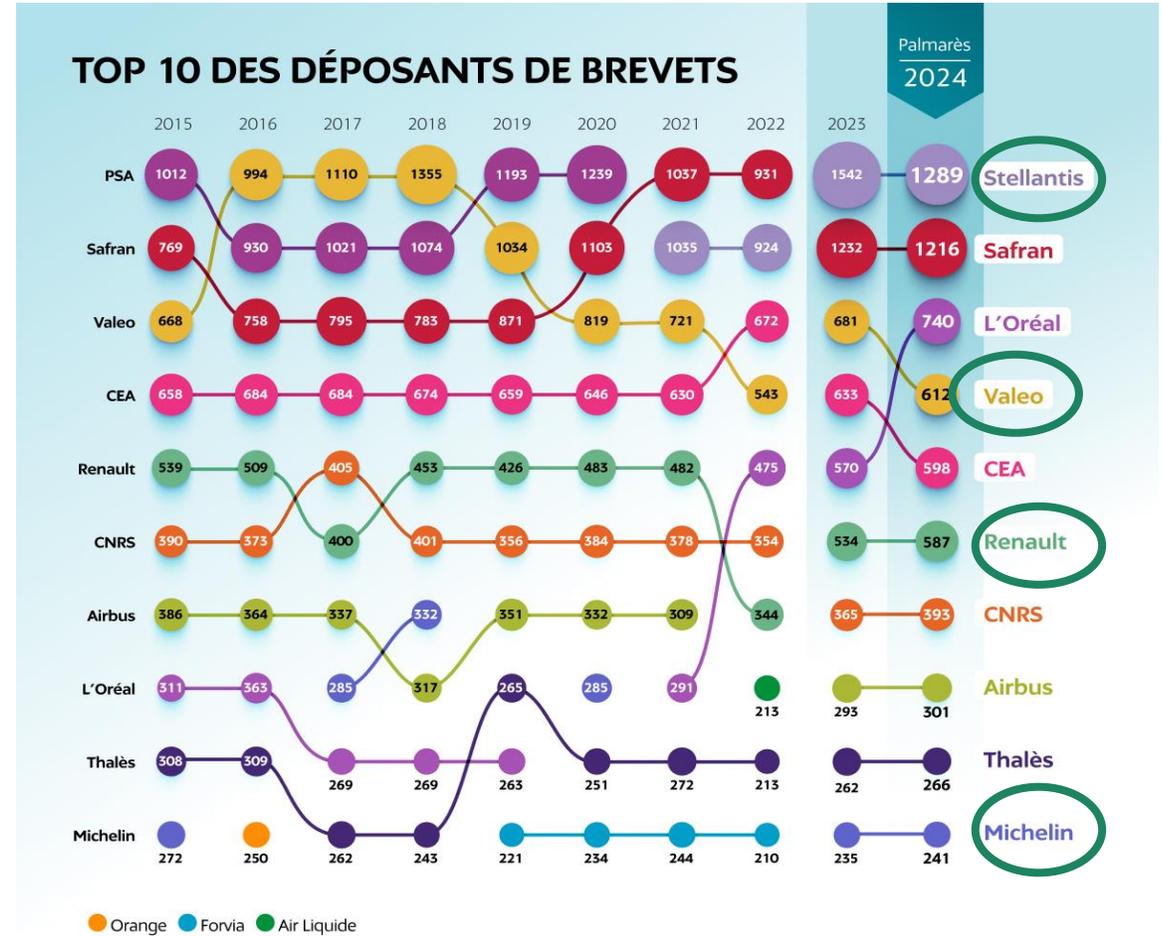
- **Absence de mesures et financements concrets & nombreux points à clarifier**
- **Centré sur l'innovation et l'électrification, sans mesures pour le court terme** alors que :
  - **Les difficultés concernent l'ensemble des technologies** (80% de véhicules thermiques en 2025)
  - **Ces technologies resteront nécessaires**
  - Elles représentent des **métiers et compétences garants d'une souveraineté future**, pour l'ensemble des filières industrielles européennes
- **Beaucoup d'actions de responsabilité des Etats : incertitude sur la cohérence des actions**, sur des sujets majeurs (ex. soutiens au marché, déploiement des recharges...)

## Une industrie d'excellence



- L'industrie automobile européenne **n'est pas moribonde**
- Elle est **un modèle d'excellence industrielle**
- En **Europe**, elle investit environ **60 milliards d'euros par an en matière de R&D** soit environ **30 % des dépenses totales de R&D du secteur industriel**
- **Elle fait vivre des millions de familles** dans de nombreux pays de l'UE et presque tous les territoires français
- Elle est **nécessaire pour la souveraineté européenne et française**, y compris pour l'industrie de défense
- **En Europe, l'écosystème de fournisseurs représente 8 % du PIB et 13 millions d'emplois**

- L'industrie automobile investit environ **6 milliards d'euros par an** en matière de R&D
- **4 entreprises de l'automobile** parmi les **10 1<sup>ers</sup> déposants de brevets**
- L'industrie automobile représente environ **4,5 % du PIB**

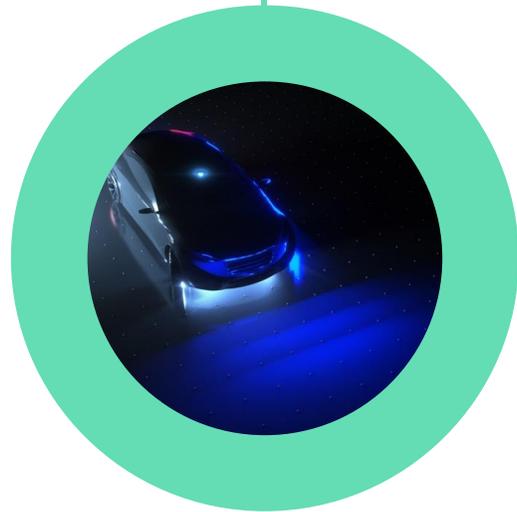


Depuis 2023, l'INPI publie son palmarès sur la base des **brevets déposés**.  
Les données présentées ne peuvent être comparées à celles des éditions précédentes.

SOURCE ET TRAITEMENTS : INPI 2025



## Les préconisations de la FIEV pour préserver la filière et accompagner sa transformation



## **Adoption de mesures claires de contenu local européen**

## Des mesures claires de contenu local...



- Instaurer un **seuil minimal de contenu local de 75 % à 80 %** et définir ainsi le « **fabriqué en Europe** » à l'aide de règles d'origine européennes
- **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 décarbonisation 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

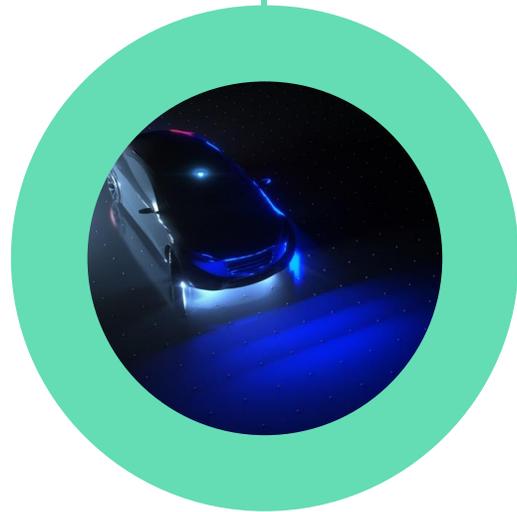
## ... Pour promouvoir une concurrence équitable



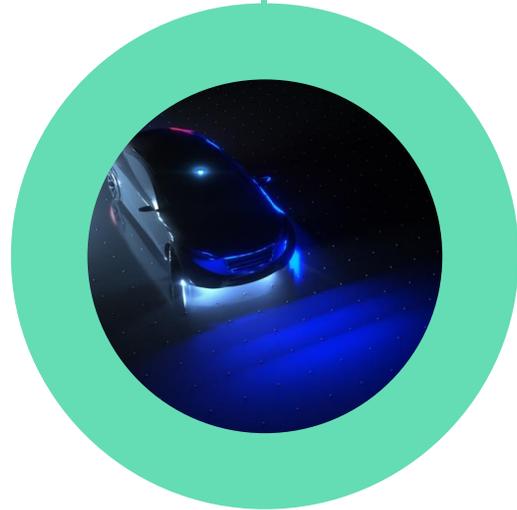
- Permettrait d'**interrompre le bouleversement en cours en matière de dessourcing des sites européens des équipementiers et fournisseurs**
- Permettrait de s'assurer que les nouveaux sites de production **chinois en Europe** pour la fabrication de voitures ou de composants **sont sur un pied d'égalité 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**



## **Restaurer la compétitivité de notre industrie automobile**



## Besoin de mesures au niveau européen

## La compétitivité s'est fortement dégradée au cours des 5 dernières années



- **L'écart** de compétitivité entre la **Chine** et l'**Europe s'est creusé de 25 points**.
- **Nous saluons l'intention de la Commission européenne** de placer la compétitivité et la simplification, qui est une des composantes de la compétitivité, au cœur de son mandat. **Ces intentions doivent se traduire très rapidement en actions concrètes**. Afin de restaurer la compétitivité européenne, nous attendons trois types de mesures fortes :

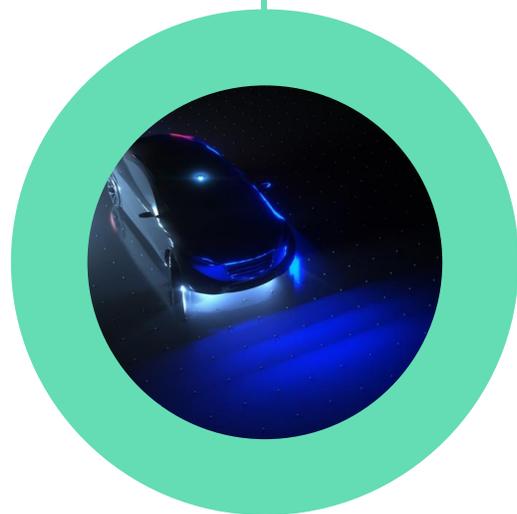


**Nous attendons trois types de mesures fortes**

## Les mesures attendues



- **Un plan d'investissement européen**, inspiré de l'IRA américain afin de soutenir les investissements et la production (CAPEX et OPEX) allant au-delà des annonces relatives à la production de batteries
- **Un mécanisme permettant de garantir la disponibilité et des prix d'énergie décarbonée compétitifs** : En moyenne, le coût de l'électricité est de **68 € par MWh en Amérique du Nord** contre **132 € en Europe**. Le coût du gaz naturel atteint aujourd'hui 53 € par MWh en Europe contre 16 € par MWh en Amérique du Nord
- Des mesures de **simplification** : **D'ici 2030, 108 nouvelles réglementations** vont s'appliquer au **secteur automobile**

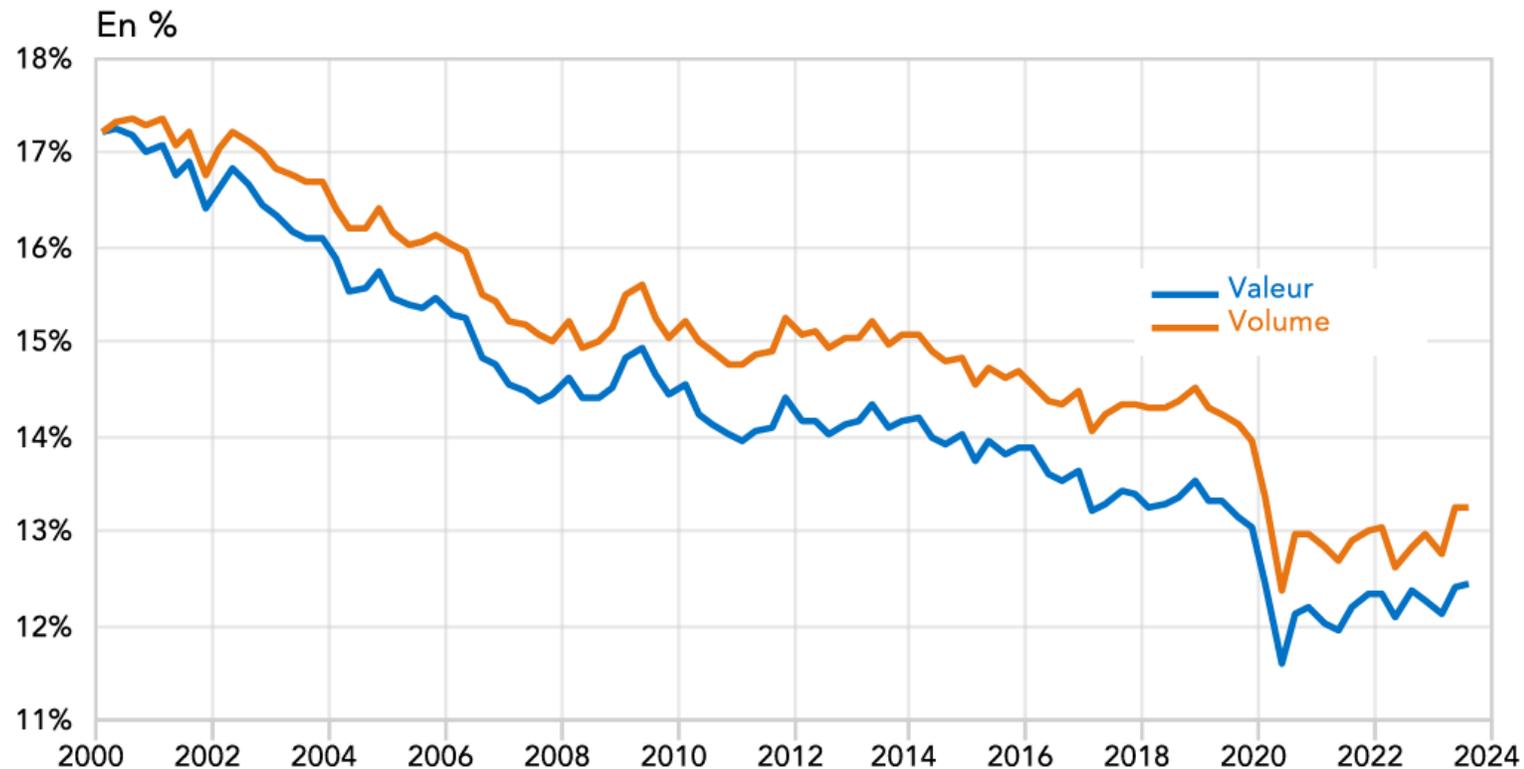


## Besoin de mesures au niveau français

## Un déficit de compétitivité de la France dans l'UE



- En moyenne, en France les entreprises payent **4 points de PIB de plus de prélèvements, de charges et d'impôts** que la moyenne européenne. Cela explique l'**évolution négative de la part de la France dans les exportations** de biens et services de la zone euro



# Un problème de compétitivité différent selon les familles de pièces automobiles

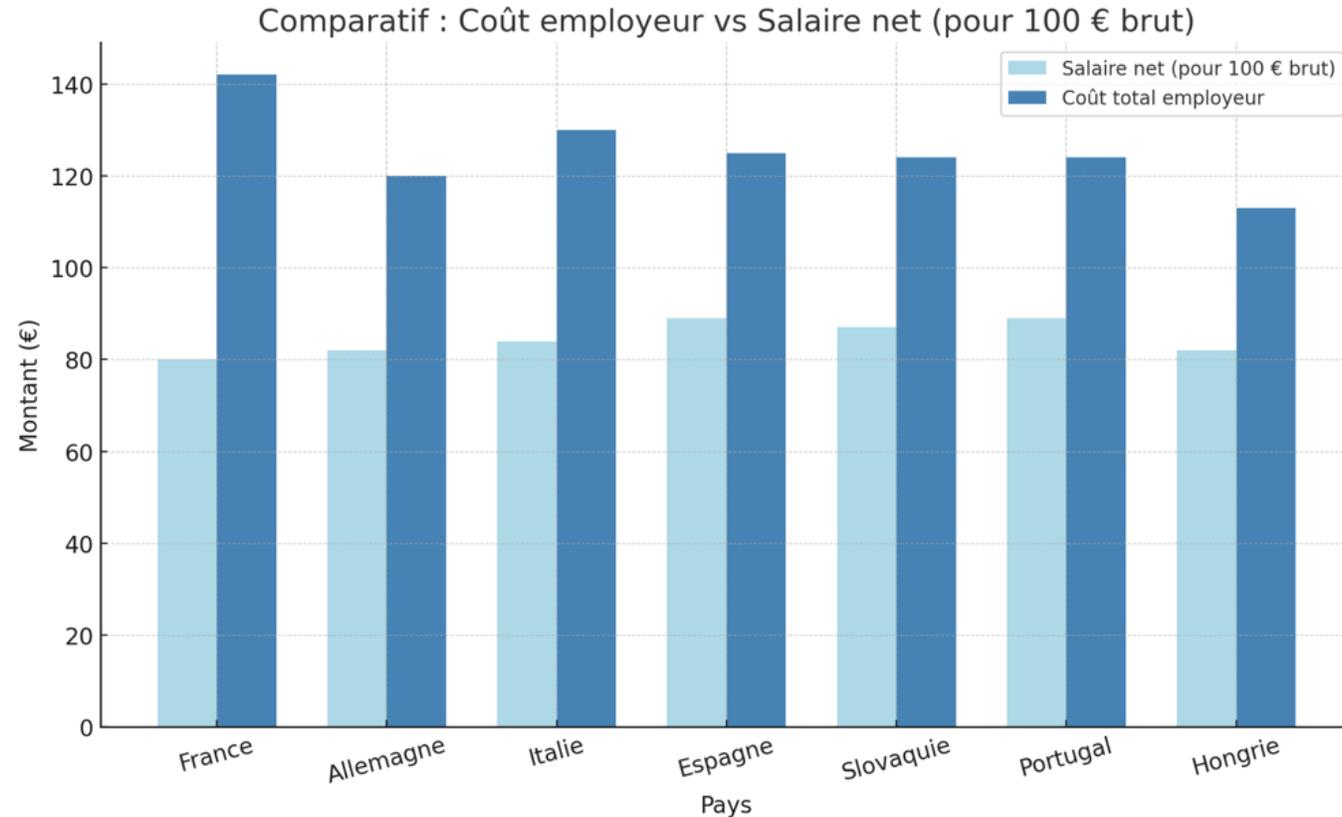


- Analyses des structures de coûts de familles d'achats croisés aux données macro-économiques nationales / internationales qu'un constructeur a partagé récemment avec la FIEV :
  - **Certaines familles** de pièces **restent encore structurellement compétitives en production locale, et prenant en compte le « Total Landed Costs »** : ex. Grosses pièces d'emboutissage, pare-chocs, sièges assemblés, planches de bord, panneaux de porte assemblés, systèmes d'échappements
  - **Certaines familles** présenteraient un **déséquilibre de compétitivité de 7 à 17% par rapport à l'Europe de l'Est** et de 20 à 30% par rapport à la Turquie, l'Inde ou la Chine : ex. Unités de contrôle électronique, tels que les ABS, ESP, architectures d'électronique de puissance, turbocompresseurs, pièces de fonderie, pièces forgées, roulements, suspension, roues

## Les mesures attendues



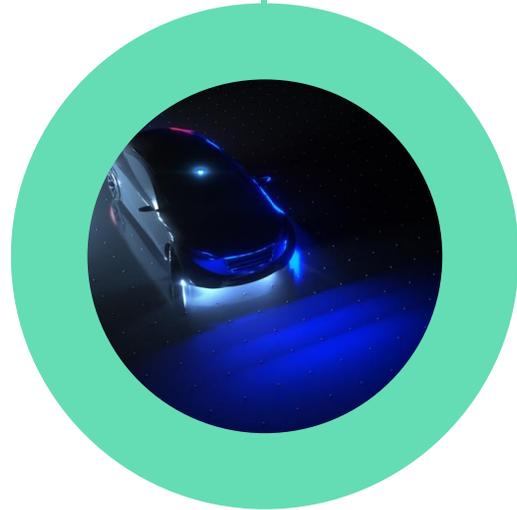
- **Revenir dans la moyenne européenne en matière de prélèvements obligatoires sur les salaires**



## Les mesures attendues



- **Revenir dans la moyenne européenne en matière d'impôts de production** : Malgré la baisse, toujours plus élevés en France (4,5 % du PIB) que dans la moyenne de l'UE (2,4 % du PIB) et qu'en Allemagne (0,9 % du PIB)
- **Améliorer les dispositifs de recherche et d'innovation :**
  - **Crédit d'Impôt Recherche (CIR)**
  - **Crédit d'impôt innovation (CII)** : taux ramené à 20 % dans le budget 2025 contre 30% auparavant
- Des mesures de **simplification** : En France, environ 400 000 normes sont applicables aux entreprises
- Un mécanisme permettant aux entreprises de disposer d'**un prix de l'électricité stable et compétitif**
- Faciliter le **financement des PME et ETI** : ex. garanties bancaires



## **Décarboner le transport routier dans une approche globale**

## Nos attentes à court terme



- **Confirmer l'adoption du lissage 3 ans** pour la conformité au CAFE 2025
- **Ne pas pénaliser davantage les hybrides rechargeables** (maintien des « Utility Factor »)
- Maintenir/ Mettre en place des **incitations à l'achat et à l'usage avec un soutien particulier pour les VUL**, dont l'électrification du marché est encore plus difficile
- Une **incitation fiscale adaptée et cohérente** à l'électrification du parc (bonus, malus, avantages en nature...)
- Accélérer le déploiement de la **recharge dans tous les pays**

## Nos attentes à moyen terme (2030, 2035 et au-delà)



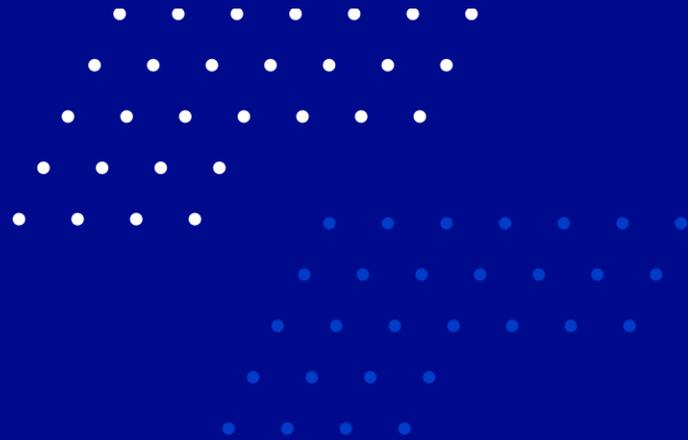
- **Mettre en œuvre le principe de neutralité technologique** via la clause de révision
  - Ouvrir à **toutes les chaînes de traction performante en empreinte carbone**, sur le cycle de vie : **hybrides rechargeables, range extenders**
  - Ouvrir à **tous les carburants bas carbone** : e-fuels, biocarburants 2<sup>o</sup> génération, hydrogène
- **Soutenir la fabrication de batteries en Europe :**
  - **Soutenir le marché des VE, technologie clé de la décarbonation**
  - **Soutenir les investissements**
  - **Diversifier les approvisionnements de matières critiques**
  - **Développer le recyclage et la maîtrise des technologies et processus clés** de la chaîne de valeur batteries (raffinage, cathodes, procédés de fabrication)

## Conclusion : Un besoin de mesures urgentes !



- **Les pouvoirs publics** européens et français **ne doivent pas être les fossoyeurs de l'industrie automobile**
- Ils doivent donc **agir rapidement** pour ne pas briser irrémédiablement la colonne vertébrale de nos territoires et celle de notre souveraineté
- **Laisser filer la désindustrialisation automobile coûterait cher et porterait atteinte à l'ensemble du tissu industriel : emplois détruits et donc plus de chômage, territoires dévitalisés, dépendance accrue** mais également moins de capacité à financer l'éducation, la recherche et **notre système social**

**fiev**



**Merci de votre attention**