

Composition de la nouvelle gouvernance de la FFC

En avril dernier, les administrateurs de la FFC, représentants des 3 branches qui la composent (Équipementiers, Carrossiers constructeurs et Services) ont renouvelé leur confiance à Patrick CHOLTON pour assurer la présidence de la Fédération durant les quatre prochaines années. Lors du Conseil d'administration du jeudi 16 juin dernier, les administrateurs étaient appelés à élire les membres du comité de Direction de la FFC. Vous trouvez ci-dessous la listes des membres du CODIR FFC pour les quatre prochaines années.



- Patrick CHOLTON – Président de la FFC
- Jean Jacques MEROUR – Président de la FFC Équipementiers
- Guillaume OLIVIER – Président de la FFC Constructeurs
- Patrick NARDOU – Président de la FFC Mobilité Réparation et Services
- Patrick PETIT – Membre d'honneur
- Audrey BOCCHI – VIGNAL SYSTEMS – FFC Équipementiers
- Jean Michel CHARPENTIER – EUROPA – FFC Équipementiers
- Alain HARANG – Normandie FILTRES – FFC Équipementiers
- Éric MAILLOT – FORCH – FFC Équipementiers
- Philippe PLOSSU – ACKFORANKRA – FFC Équipementiers
- Didier MULLER – Muller VH PRO – FFC Constructeurs
- Séverine VERMANDE – SA CARFAR – FFC Constructeurs
- Chatya CHUNG – PROFIL CAR CHUNG – FFC Mobilité Réparation et Services
- Laurent FOURCADE – Ets FOURCADE et Fils – FFC Mobilité Réparation et Services
- Richard GRUBER – Carrosserie GRUBER SARL – FFC Mobilité Réparation et Services
- Corinne OLIVIER-BARAL – AUTO LIVE Côte d'Azur – FFC Mobilité Réparation et Services
- Jean PAIS – Carrosserie PAIS – FFC Mobilité Réparation et Services

« La fin des politiques monétaires accommodantes auront peu d'impact sur les prix de l'énergie »

Chaque trimestre, Anne-Sophie ALSIF, cheffe économiste au BiPE-BDO Advisory, nous livre sa vision de la situation inédite à laquelle nous faisons face sur le plan économique. La FFC vous propose ainsi un maximum de clés de lecture, afin de piloter au mieux votre activité.

Dans un contexte de reprise économique post-COVID-19 et de guerre en Ukraine, le taux d'inflation aux Etats-Unis et au sein de la zone euro a atteint des records s'élevant à 8,1% en Europe au mois de mai sur un an en raison de l'explosion des prix des denrées alimentaires et de l'énergie. La hausse des prix est particulièrement concentrée sur les prix du gaz, du pétrole et de l'électricité. Ces niveaux d'inflation inédits depuis les années 1980 constituent un enjeu important pour les banques centrales dans la mesure où ils dépassent les

cibles fixées par leurs mandats – autour de 2 % ; ils justifient donc la mise en place de calendrier visant la réduction progressive de l'ampleur des politiques monétaires accommodantes en place depuis la crise financière de 2008. Pour préserver la dynamique de reprise, un équilibre fin doit être trouvé entre maîtrise de l'inflation et resserrement des politiques monétaires accommodantes.

En Europe, cet équilibre est plus difficile à trouver qu'aux Etats-Unis car l'inflation est principalement importée



et énergétique. La hausse des taux risque de casser la croissance sans réellement juguler l'inflation favorisant l'entrée dans une situation de stagflation (une croissance ralentie et un taux d'inflation élevé). Dès lors, malgré la mise en œuvre d'une politique monétaire moins accommodante, la hausse des prix de l'énergie risque de continuer augmentant les coûts de production de



nombreuses entreprises notamment dans les secteurs de la métallurgie, de la chimie, des transports et de la plasturgie.

Un contexte inflationniste différent en Europe et aux Etats-Unis

L'écart plus important entre l'inflation et l'inflation sous-jacente aux Etats-Unis (1,5 points contre 3,3 points en Europe) témoigne d'une diffusion plus forte des hausses de prix aux Etats-Unis. En effet, l'inflation et l'inflation sous-jacente sont plus importantes aux Etats-Unis (7,5 % et 6 % respectivement) que dans la zone euro (5,9 % et 2,6 % respectivement) (source Eurostat). L'étude des prix de l'énergie en février 2022 montre que la zone euro connaît des hausses plus importantes de prix sur ces produits qu'aux Etats-Unis. Par exemple, les prix de l'électricité ont cru de 34,3 % dans la zone euro contre 9 % aux Etats-Unis ; les prix du gaz ont également plus augmenté dans la zone euro (41,1 % contre 23,8 %). En Europe, les prix de l'énergie ont la plus forte contribution à l'inflation contrairement aux Etats-Unis où la plus forte hausse de prix est enregistrée pour les coûts liés aux transports (achats de véhicules, achats de billets, carburants...).

Les prix de l'énergie mis à part, les hausses de prix constatées sont plus fortes aux Etats-Unis que dans la zone euro. Par exemple, en février 2022, les coûts liés aux transports ont augmenté de 10 % sur un an dans la zone euro contre 20 % aux Etats-Unis. De la même manière, les coûts liés à l'alimentation ont augmenté de 4,7% dans la zone euro contre 7,6 % aux Etats-Unis.

Le marché du travail se trouve par ailleurs dans une situation plus tendue

aux Etats-Unis, alimentant des hausses de salaires. Aux Etats-Unis, le taux de chômage reste légèrement au-dessus de son niveau d'avant crise (3,8 % en février 2022 contre 3,5 % en janvier 2020). Cette situation provoque des tensions sur le marché du travail américain, se traduisant par des difficultés de recrutement pour les entreprises avec un salarié sur quatre ayant changé de secteur d'activité depuis le covid. Ces tensions ne sont pas observées au sein de la zone euro dont le taux de chômage est de 6,8 % en mars 2022. Enfin, l'Europe n'est pas touchée par une hausse générale des prix et donc des salaires malgré des augmentations ciblées dans le secteur de la construction, les services à la personne ou encore l'hébergement, la restauration.

Depuis la crise financière de 2008, les banques centrales européennes et américaines ont mobilisé des instruments de politiques « non conventionnelles » en injectant massivement des liquidités. Ces politiques, normalement conjoncturelles, ont continué pendant plus de 14 ans mettant à mal le système monétaire classique : l'injection massive de liquidités ne provoqua pas d'inflation. Au contraire, les pays de l'OCDE étaient enclins à un risque de déflation. Cette situation s'explique en partie par le ralentissement des gains de productivité ou encore le vieillissement démographique entraînant une baisse de la croissance potentielle. On parle alors de « stagnation séculaire » c'est-à-dire un régime de croissance durablement faible dans les économies développées.

Ces politiques accommodantes ont principalement consisté à faire varier la taille et la composition du bilan des banques centrales dans le but de faire baisser les taux à long termes – atteignant parfois des taux négatifs. La crise du covid a accru l'endettement public des pays les rendant très averses au risque de hausse de taux et à l'augmentation du coût de la dette. Dès lors, l'action des banques centrales est-elle encore efficace pour faire baisser les prix ?

Un taux d'inflation élevé et une croissance faible : le risque de la stagflation

Le 16 mars dernier, la Réserve fédérale a procédé à une première hausse de ses taux directeurs – de 0,25 points. Cette hausse des taux intervient en même temps que l'annonce d'une réduction de la taille du bilan de la FED et après la fin de son programme de rachats d'actifs. Le Comité directeur de la FED, le Federal Open Market Committee (FOMC) a annoncé de nouvelles hausses de taux pour l'année 2022.

La Banque centrale européenne lors de sa conférence du 9 juin dernier annonce que les prévisions d'inflation sous-jacente sont pour la première fois au-dessus de la cible des 2% avec 3,3 % en 2022 ; 2,8 % en 2023 et 2,3 % en 2024. Le Comité des gouverneurs augmentera les taux de 25 points de base (bp) au mois de juillet et de 50 bp au mois de septembre.

Ces hausses sont historiques mais seront-elles suffisantes ?

La consommation des ménages en France se contracte ainsi que l'investissement. La croissance potentielle ralentit ainsi que les prévisions pour la zone euro à 2,8 % en 2022 et 2,3 % en 2024 après 5,3 % en 2021 selon le FMI. Dès lors, la zone euro peut rentrer dans une phase de stagflation de laquelle il est difficile de sortir malgré des politiques monétaires restrictives.

La hausse des taux risque d'avoir un effet limité sur l'inflation énergétique. En raison de la diversification des fournisseurs d'énergie des pays européens et de la demande mondiale toujours robuste, les prix de l'énergie vont rester durablement élevés. La hausse des taux aura davantage un effet récessionniste.

Le prix des intrants continuera de croître de 15 % pour les secteurs de l'industrie dont les transports et de 5% pour le secteur des services au cours de l'année 2022. La normalisation n'est pas attendue avec début 2024 selon l'évolution du contexte international.

TRIBU présente sa nouvelle version

La plateforme de gestion de sinistres par cession de créance TRIBU, lancée il y a 22 ans par la FFC, s'offre une nouvelle version en phase avec son succès et ses objectifs. Au menu, de nombreuses améliorations et simplifications, pour encore mieux démocratiser cette procédure de règlement.

Il y a plus de vingt ans, la FFC s'est intéressée à la notion de cession de créance, inscrite dans le code civil. Ce procédé de règlement est un contrat par lequel le créancier transmet tout ou partie de sa créance contre le débiteur, à un tiers. Adapté au secteur automobile, cela permet au client final de céder sa créance au réparateur, qui demande directement le règlement d'un sinistre à l'assureur. Les intérêts sont multiples, puisque la cession de créance offre tout d'abord l'immense avantage pour tout réparateur de traiter simplement des dossiers hors agrément des compagnies d'assurance. Mais le système évite aussi les impayés, limite les délais de règlement et simplifie la relation avec le client.

La procédure de cession de créance a été largement simplifiée par la FFC, avec la création de l'outil informatique TRIBU, qui permet de réaliser rapidement toutes les étapes de la demande sans erreur.

Après 22 ans de bons et loyaux services auprès des adhérents de la FFC Mobilité Réparation et Services et près de 12 000 dossiers mensuels, il était temps d'offrir une profonde refonte à la plateforme.

Dès le 14 juin, l'ensemble des abonnés au service TRIBU pourra bénéficier de sa nouvelle version, résultat de nombreux mois de travail et de l'écoute des utilisateurs avisés. « TRIBU 2022 est une synthèse des remontées terrain, encore plus simple, plus rapide, plus complète et 100 % dématérialisée », s'enthousiasme Patrick NARDOU, Président de la FFC Mobilité Réparation et Services. Bien sûr,

nous n'avons pas touché aux fondements de nos engagements, et l'accompagnement des réparateurs fait toujours partie de l'ADN de TRIBU. Nos services restent pleinement mobilisés auprès des adhérents pour la finalisation des dossiers et la relation parfois complexe avec les assureurs.

TRIBU 2022 plus simple

Pour débiter, la nouvelle version de TRIBU est bien sûr plus ergonomique, plus visuelle et plus intuitive. Si les grandes étapes de constitution d'un dossier sont maintenues car légales, le système est désormais interfaçable avec tous les DMS du marché. Les informations de facturation sont donc dupliquées automatiquement dans TRIBU. Plus de double-saisie, du temps gagné, des erreurs évitées. De même, la liste des assureurs a été intégrée en menu déroulant, au moment de remplir les informations du dossier.

TRIBU 2022 plus rapide

Afin d'accélérer le règlement des factures, nous avons supprimé l'étape de relance, pour se consacrer directement à la lettre de mise en demeure de l'assureur, juridiquement recevable. Précisons que durant la procédure, tous les documents se génèrent automatiquement avec les informations indispensables au dossier, ce qui accélère et simplifie encore le paiement.

TRIBU 2022 plus complet

Désormais, TRIBU 2022 intègre le suivi comptable des dossiers. Ainsi, vous êtes visuellement alerté de l'état d'avancement des dossiers, et accompagné dans les étapes suivantes de la procédure. Par exemple, TRIBU vous indique automatiquement quand il est temps de mettre en demeure l'assureur indélicat.

TRIBU 2022 100 % dématérialisé

Fruit d'un partenariat existant et renforcé avec la société CLEARBUS, TRIBU 2022 maintient son système d'envoi des courriers recommandés 100 % dématérialisés. Une économie de temps et d'argent non négligeables, pour une réception sans délai chez l'assureur. 98 % des cessions de créance sont aujourd'hui envoyées par ce biais.

Rappelons que la cession de créance est un procédé de règlement complètement légal et non opposable par les compagnies d'assurance, malgré la présence de clauses parfois abusives dans les contrats avec leurs clients (loi DDADUE du 3 décembre 2020).

Enfin, TRIBU fêtera officiellement ses 22 ans sur le salon EQUIP AUTO. Un anniversaire qui sera également l'occasion de démontrer les nombreuses évolutions de sa nouvelle version.

Le rendez-vous des passionnés !

Ce samedi 21 mai se tenait la 7^e édition des « 3h du GARAC ». Cet événement marquait l'occasion de se retrouver entre passionnés parmi un florilège de superbes véhicules exposés. Durant 3h, discussions, partages, anecdotes, rencontres et découvertes étaient donc au rendez-vous dans les différentes allées de l'établissement.

Cette matinée a donc permis tant aux visiteurs qu'aux exposants de partager sa passion pour l'histoire des véhicules et de la carrosserie à travers de très nombreux véhicules exposés, de tout genre, chargés d'histoire, et de ravir les petits, comme les grands.



C'est en 1968 que MATRA présente sa première voiture de « série » conçue « maison ».

Cette même année, une série de M530A sera donnée à Europe 1 qui les utilisera à des fins promotionnelles : Emission « Podium Europe 1 », caravane du tour de France cycliste, etc.



En 1964, 1 an après l'arrivée de Jean-Luc Lagardère chez Matra, est créé la MATRA SPORT.

S'en suit en 1965, la 1^{ère} victoire F3, et en 1966, la 1^{ère} victoire F2, par Jean-Pierre Beltoise.

La MATRA Sport prend ensuite place en F1 lors du Grand Prix de Monaco en 1967.

Par la suite, une victoire au Mans, par G. Hills et H. Pescarolo en 1972, et 2 victoires consécutives au championnat du monde des constructeurs en 1973 et 1974 viennent compléter l'histoire et le palmarès de cette voiture.



Fabriqué en 1968, la Cadillac Coupé Calais possède comme caractéristique un moteur V8, 375 chevaux, vitres électriques, sièges électriques en cuir, climatisation, boîte automatique...

Mais attention ! A l'époque, la plupart de ses options/suppléments avaient un coup en plus !

En effet, les vitres électriques, par exemple, étaient à 119 \$. Pour la radio AM, on devait rajouter 165 \$. Enfin, pour la climatisation, il fallait déboursier 495 \$.

Merci à l'établissement pour son invitation et à tous les professionnels pour leur passion et leur partage lors de cet événement !



Nouvelle gouvernance de la FFC constructeurs



Le 9 juin 2022, la FFC CONSTRUCTEURS a tenu son Assemblée Générale à Boulogne-Billancourt en présence de ses Adhérents carrossiers constructeurs.

Cette Assemblée Générale a notamment été l'occasion de renouveler pour les quatre prochaines années les instances de la Chambre Syndicale : Conseil d'Administration, Comité de Direction et Bureau.

A l'issue du processus électoral, **Monsieur Guillaume OLIVIER** – Président de SOCARI / Go Industry – a été élu **Président de la FFC CONSTRUCTEURS** à l'unanimité du nouveau Comité de Direction.

Il sera assisté dans cette nouvelle fonction par deux Vice-Présidents : Monsieur Stéphane GIRERD (Toutenkamion Group) et Monsieur Frédéric HERAULT (Carrosserie HERAULT).

Madame Séverine VERMANDE (CARFAR) est la nouvelle Trésorière de la Chambre Syndicale. Monsieur Yves CHEVALIER (JPM) assurera la fonction de Trésorier Adjoint. Monsieur Nicolas

ARTIERES (Carrosserie ARTIERES) participe également au Bureau en qualité de Secrétaire.

Monsieur Guillaume OLIVIER déclare : « Les carrossiers constructeurs français évoluent actuellement dans un environnement complexe marqué par les problématiques d'approvisionnements de matières premières et de châssis. L'équipe du Comité de Direction, constituée de chefs d'entreprise qui vivent ces réalités au quotidien, sera à mes côtés pour faire en sorte que la FFC CONSTRUCTEURS soit plus que jamais un outil collectif au service des professionnels.

Notre secteur, constitué en nette majorité de TPE/PME, doit se préparer à des défis considérables : incertitudes économiques, transition énergétique, attractivité de notre profession, maîtrise de nouvelles technologies et évolutions réglementaires particulièrement impactantes pour nos entreprises.

Tout ceci appelle une très grande agilité et des retours d'expérience partagés entre professionnels au sein de notre Chambre Syndicale, avec l'appui de son équipe de permanents.

La priorité absolue de la nouvelle gouvernance de la FFC CONSTRUCTEURS est de défendre, de manière collégiale, les intérêts de ses adhérents carrossiers constructeurs dans ce contexte complexe.

Je salue enfin la mission accomplie par Monsieur Stéphane GIRERD qui poursuit son action pour défendre la Profession au niveau européen, en assurant la présidence du CLCCR. »

Entrée en vigueur du règlement de sécurité Générale version II (GSR II) : Ce qui change pour les carrossiers constructeurs le 6 juillet 2022

Depuis 2019, la FFC CONSTRUCTEURS sensibilise les carrossiers constructeurs vis-à-vis de l'arrivée de ce nouveau texte qui a pour objectif d'augmenter le niveau de sécurité des véhicules neufs.

A l'identique de la version 1 du texte publié en 2009, ce texte vise à réduire considérablement le nombre de morts et de blessés graves sur les routes de l'Union européenne (UE) en introduisant des technologies de sécurité novatrices en équipement de véhicule standard, et en améliorant la compétitivité des constructeurs

automobiles européens sur le marché mondial, et ce, en fournissant le tout premier cadre juridique européen pour les véhicules automatisés et entièrement automatisés.

Ce nouveau règlement relatif à la sécurité générale actualise les exigences en matière de sécurité des véhicules

de l'UE, y compris celles destinées à répondre aux préoccupations spécifiques des usagers vulnérables de la route, tels que les piétons et les cyclistes.

Il convient de noter que certaines exigences sont depuis plusieurs années déployées en série sur certaines caté-



gories de véhicules. Ce texte modifie les exigences d'autres catégories afin de les démocratiser et d'augmenter la sécurité générale des véhicules mais aussi de garantir la protection des usagers vulnérables de la route.

Le calendrier de déploiement de ces nouvelles exigences s'effectuera en deux temps à partir du 6 juillet 2022.

Toutes les thématiques ci-dessous seront, dans un premier temps, requises lors des nouvelles réceptions par type des véhicules et dans un second temps à des échéances variables (+ 2 ans, +4 ans et au-delà) elles seront des exigences en vue de l'immatriculation des véhicules neufs (première immatriculation).

Ainsi les véhicules de toutes les catégories M et N devront être équipés des fonctionnalités de sécurité suivantes :

- Système d'adaptation intelligente de la vitesse ;
- Interface pour permettre le montage d'un éthylomètre antidémarrage (éthylotest) ;
- Systèmes d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur ;
- Systèmes d'alerte avancés de distraction du conducteur ;
- Signaux d'arrêt d'urgence ;
- Systèmes de détection en marche arrière ;
- Enregistreurs de données d'événement ;
- système précis de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS).

Les voitures et les camionnettes doivent être équipées de systèmes de sécurité avancés supplémentaires, notamment :

- des systèmes avancés de freinage d'urgence capables de détecter les

véhicules à moteur et les usagers vulnérables de la route devant elles ;

- des systèmes d'urgence de maintien de la trajectoire ;
- des **zones étendues de protection contre les chocs de la tête** destinées à atténuer les blessures en cas d'accidents avec des usagers vulnérables de la route.

En plus de répondre aux exigences générales et d'être équipés des systèmes existants (tels que les systèmes de détection de dérive de la trajectoire et les systèmes avancés de freinage d'urgence), les **bus et camions** doivent également :

- être équipés de systèmes avancés capables de détecter les piétons et les cyclistes se trouvant à proximité du côté droit du véhicule, d'avertir le conducteur de leur présence et d'éviter tout accident avec ces usagers vulnérables de la route ;
- être construits d'une manière qui contribuera à réduire les **angles morts** à l'avant et du côté du conducteur.

Ce texte fondamental pour les carrossiers constructeurs fera l'objet d'autres échéances sur lesquelles la FFC CONSTRUCTEURS aura l'occasion de revenir durant les réunions de section. Il fera également l'objet de probables consolidations dans les années à venir pour tenir compte des évolutions technologiques et du retour d'expérience des professionnels et des usagers.

