



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous !

CONFERENCE DE PRESSE

26 janvier 2017

Automobile Club de France





La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

Introduction

Dans un contexte de **mobilité intermodale accrue**, la place de l'automobile dans notre société prend de nouvelles formes pour de nouveaux usages : autopartage, covoiturage, location entre particulier de véhicules et de places de parking privées, émergence d'un désintérêt pour la propriété du véhicule au profit de la location courte durée et longue durée...

En parallèle de ces mutations inédites qui s'annoncent dans le comportement des consommateurs-automobilistes, la filière des entreprises du commerce, de la réparation et des services de l'automobile fait elle aussi face à des révolutions technologiques majeures qui s'approprient à transformer radicalement sa relation à l'automobile :

- la pression environnementale croissante sur l'automobile accélère les mutations vers de nouvelles motorisations (électrique, hybride, hydrogène) ;
- la transformation digitale de toute la société annonce une connectivité généralisée des véhicules connectés, semi-autonomes ou même autonomes, tous appelés à devenir émetteurs et récepteurs de milliards de données en temps réel. Cette connectivité annonce un changement radical de la relation entre le consommateur, son véhicule et le réparateur

Dans ce contexte inévitablement disruptif, la FNAA est intimement convaincue que :

1. les 139 602 entreprises de la branche des services de l'automobile^(*), particulièrement les 132 620 TPE et entreprises artisanales qu'elle représente et défend depuis 1921 auprès des élus et des pouvoirs publics français et européens, ont un rôle majeur à jouer pour rendre cette nouvelle auto-mobilité durable, démocratique et égalitaire. Cette approche est fondamentale, à la fois dans l'intérêt direct des consommateurs et par la force incomparable du maillage que représentent ces 132 620 entreprises ;
2. les pouvoirs publics doivent rapidement prendre conscience qu'il leur faut s'atteler à promouvoir, AVEC toutes les entreprises des services de l'automobile, un déploiement équilibré et harmonisé des nouvelles mobilités en intégrant les professionnels des services automobiles dans cette transition pour créer plus d'emplois, redynamiser nos territoires et concevoir de nouveaux services de mobilité au plus près des citoyens et de leurs intérêts économiques et environnementaux.

La FNAA pour sa part travaille actuellement à adapter en profondeur son organisation, ses services et ses actions pour inscrire résolument les entreprises artisanales automobiles de proximité dans l'auto-mobilité de demain.

^(*) 5^{ème} branche professionnelle de France et filière aval de l'automobile



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

Extraits du discours de Gérard Polo, Président de la FNAA, en ouverture de la conférence de presse annuelle à l'Automobile Club de France

Cela ne vous aura pas échappé : l'automobile de demain n'aura plus rien de commun avec celle que les premiers fondateurs de l'Automobile Club ont connu. Nous vivons et sommes témoins d'une révolution technologique et digitale qui chamboule tout.

La FNAA a anticipé ces évolutions. Elle y réfléchit activement et compte bien apporter sa pierre à l'édifice !

Notre détermination est claire : cette révolution technologique et digitale doit être au service de la nouvelle mobilité de demain. Elle se doit d'intégrer le maillage incomparable des TPE et des entreprises artisanales.

C'est l'idée générale du Livre Blanc élaboré par la FNAA milite, au travers de 50 actions-clés, en faveur d'un droit à la mobilité pour tous !

Pour la FNAA, il est temps que les pouvoirs publics se saisissent de ce dossier. L'auto-mobilité doit prendre forme dans un cadre concerté, durable et égalitaire.

C'est aussi pour cette raison que nous avons tenu à convier à notre conférence de presse des représentants de la société civile, des équipementiers, et des organisations de consommateurs. Tous sont impliqués. Tous sont concernés.

Je tiens tous à vous remercier de votre présence.

Pour permettre à chacun d'avoir accès au droit à une mobilité juste et équitable, les pouvoirs publics doivent s'appuyer sur les professionnels de l'automobile, en tant que relais confiance et tout particulièrement les TPE et les entreprises artisanales qui jouissent d'un capital confiance inégalé auprès des consommateurs et assurent un maillage qui irrigue tous les territoires, des grandes métropoles jusqu'aux plus petites communes rurales.

Toutes ces entreprises constituent le cœur d'une filière exceptionnelle (5^{ème} branche professionnelle de notre pays)

La branche des services de l'automobile constitue un secteur d'activité de premier plan :

- 139 600 entreprises, dont 95 % sont des TPE et entreprises artisanales employant moins de 10 salariés !
- 400 000 salariés, dont presque 40% sont employés par les entreprises de moins de 10 salariés
- 42,9 millions de véhicules entretenus.

Acteurs de proximité, les artisans de l'automobile jouent ET JOUERONT un rôle concurrentiel fondamental, au bénéfice des consommateurs et de la vie des territoires dans leur pluralité.

.../...



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

Nous ne sommes évidemment pas naïfs. Pour réussir cette mutation, il nous paraît essentiel qu'elle intervienne sereinement dans un cadre maîtrisé, où les règles de juste concurrence seront à la fois respectées et encadrées. Les véhicules connectés en sont un bon exemple, eux qui sont au centre d'enjeux de pouvoir inédits où s'affrontent déjà constructeurs, équipementiers et acteurs indépendants.

Cette mutation ne peut évidemment occulter la protection de l'environnement et la sécurité routière.

Enfin, la FNAA milite en faveur d'une concurrence durable, créatrice d'emplois et de services.

Une nouvelle FNAA se prépare pour répondre à tous ces enjeux !

Pour répondre à tous ces enjeux sociétaux et économiques majeurs, la FNAA s'organise pour rester plus que jamais une fédération qui évolue avec les défis de son temps en incarnant plus que jamais les valeurs de l'artisanat que sont la proximité et l'indépendance. Des valeurs récompensées par la confiance des consommateurs et des élus des territoires. Des valeurs enfin que nous comptons bien inscrire au cœur de nos travaux et au cœur des nouvelles mobilités.

La transformation de notre fédération est en marche dans le cadre de notre plan « CAP 2021 » initié lors de nos Rencontres de l'Artisanat de Reims en juin 2016, avec pour objectif de toujours soutenir, accompagner et défendre les entrepreneurs de l'artisanat automobile. Nous nous sommes fixés des objectifs ambitieux à tous les niveaux :

- *en renforçant notre équipe du Siège,*
- *en associant l'ensemble de nos Groupements et de nos Adhérents à la définition d'une nouvelle FNAA !*

Vous le savez, d'autres organisations professionnelles nous ont rejoints comme l'UNIC, le GNESA, le Snisa-FEDA. Tous nous sommes engagés à incarner ces valeurs de confiance, de proximité et d'indépendance au service de notre clientèle et de la vie économique et sociale du territoire.

Nous vous présenterons la nouvelle FNAA en détail sur le salon Equip auto 2017 !

Quant au Livre Blanc de la FNAA qui recense les 50 actions-clés qui doivent guider l'action de nos élus comme de nos permanents, il vous sera adressé très prochainement une fois qu'il aura été remis et présenté aux Elus de la Nation.

Gérard Polo, Président de la FNAA



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

Pour des TPE et artisans automobiles impliqués dans une auto-mobilité partagée

La mobilité doit s'imaginer... AVEC les TPE et les entreprises artisanales de l'automobile et AVEC les automobilistes

Les entreprises de la filière des services de l'Automobile sont confrontées à de multiples évolutions et révolutions liées à une profonde refonte sociétale de la mobilité, doublée d'une évolution profonde des motorisations et des technologies automobiles.

Trop souvent, on pense et théorise cette nouvelle mobilité au seul périmètre des grandes agglomérations, où la concentration automobile et ses impacts environnementaux sont d'autant plus facilement remis en question que l'irruption des plateformes digitales d'intermédiation est facilitée par la densité des besoins et des utilisateurs potentiels.

A ces divers titres, les grandes métropoles prévoient, déploient ou accueillent avec intérêt cette profusion croissante de modes alternatifs de mobilités souvent rendus possibles par de la révolution digitale (autopartage, covoiturage, location entre particulier de véhicules et de places de parking privées, émergence d'un désintérêt pour la propriété du véhicule au profit de la location courte durée et longue durée...).

En France comme partout dans le monde, les grands centres urbains s'intéressent à toutes ces alternatives à l'automobile. Aussi marginales et parfois expérimentales soient-elles encore aujourd'hui, ces alternatives sont porteuses d'avenir quand les infrastructures et les services de mobilité classiques sont déjà massivement développés. Elles sont en effet potentiellement combinables avec l'offre des historiques taxis, bus, tramways et métros qui irriguent les grandes agglomérations.

Mais si la mobilité intermodale s'invente actuellement dans les grands centres urbains, la FNAA souhaite alerter les Pouvoirs Publics sur le fait qu'elle n'est pas transposable en l'état, à court ou même moyen terme, dans une France dont la diversité des territoires et des densités démographiques nécessitera encore longtemps la solution automobile classique pour garantir un accès démocratique et équilibré à la mobilité.

En outre, même les grandes agglomérations ont besoin de l'automobile qui participe au maintien des commerces de proximité au cœur des Cités

La FNAA constate avec regret que certaines politiques d'aménagement du territoire mises en œuvre actuellement s'apparentent, dans une certaine mesure, à une autophobie qu'il ne faudrait pas laisser prospérer. Le rejet dogmatique de l'automobile est contreproductif en ce qu'il devient alors contraire aux intérêts fondamentaux de tous les consommateurs-automobilistes qui résident dans des zones où l'automobile demeure encore, massivement, le seul et unique outil de mobilité opérationnel.



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

■ A 51,8%, la population française n'a pas de réelle alternative à l'automobile

La FNAA rappelle ainsi que si 48,2% de Français se concentrent dans les 2,5% de villes de plus de 10 000 habitants, 51,8% de la population résident dans des communes de moins de 10 000 habitants, soit 97,5% des presque 36 000 communes françaises. C'est un fait indiscutable que les Pouvoirs Publics ne doivent plus oublier à l'heure où ils doivent imaginer et accompagner les infrastructures qu'exigent les nouvelles mobilités : 86,1% des villes françaises comptent moins de 2 000 habitants (source INSEE)...

Cette atomisation du territoire français est en outre une exception européenne trop souvent négligée. Ces 36 000 communes métropolitaines comptent ainsi en moyenne 1 744 habitants par commune quand ce ratio médian monte à 4 100 habitants par commune dans l'Europe des 27 (11 265 habitants/commune en Belgique, 5 505 en Espagne et 2 343 en Italie).

■ L'automobile, outil de socialisation pour une majorité de Français

Dans ce contexte, plus de la moitié des Français est confrontée à des problématiques de mobilité spécifiquement rurales ou péri-urbaines qui rendent le mode de déplacement automobile incontournable.

Pour cette majorité de concitoyens, la voiture n'est pas un luxe et encore moins un choix : elle est et demeure une nécessité de la vie quotidienne. **À commencer par l'accès à l'emploi et sa préservation que seul un véhicule en état de marche peut permettre.** Une récente étude du laboratoire de la mobilité inclusive souligne en effet que :

- **près d'un quart des Français (23%) a déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer.** Le taux progresse fortement parmi les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2 - 46%) et les plus modestes (54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois).
- **près d'un Français sur cinq (19%) a déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (type Pôle emploi) faute de moyen pour se déplacer.** Cette proportion explose parmi les plus jeunes (43%) et les plus modestes (51% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois).
- **43% des Français ont des difficultés dans leurs déplacements quotidiens et près de 9 Français sur 10 (86%) estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi.**



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

■ Une auto-mobilité encore nécessaire à l'économie des grandes villes

La FNAA rappelle en outre que la problématique de l'auto-mobilité n'est pas exclusivement rurale ou péri-urbaine. Elle touche aussi les grandes agglomérations comme le démontre une récente étude de Procos (Fédération pour l'urbanisme) qui s'alarme ainsi d'un taux de vacance croissant des petits commerces en centre-ville. Elle constate que des villes moyennes, de moins de 100 000 habitants comme Agen, Alençon, Béziers, Guéret, Moulins, Nevers ou Roubaix sont tout particulièrement touchées par une désertification des commerces de proximité atteignant 15%, voire 20%.

La raison qui fait que les centres-villes se vident lentement de leurs commerces de proximité est paradoxale. Faute de solutions prévues par les collectivités locales en matière de transports alternatifs ou même de parkings intra-muros suffisants pour accueillir les véhicules des consommateurs, **les citadins se rendent en voiture dans les centres commerciaux de périphérie.**

■ 2,8 ventes de voitures d'occasion pour 1 vente de voiture neuve : une réalité socio-économique têtue qui justifie le rôle des Artisans de l'automobile

La FNAA rappelle enfin que la grande majorité de nos concitoyens ne peut acheter de véhicules neufs (VN). En 2016, 5,6 millions de véhicules d'occasion (VO) ont ainsi été vendus, contre seulement 2,015 millions de véhicules neufs, soit presque 2,8 achats de VO pour 1 achat de VN (source : CCFA/AAA).

Très logiquement, ce sont majoritairement les ménages les plus modestes qui privilégient ces achats d'occasion. A titre d'exemple, on compte dans 8 des 13 départements du Massif Central environ 3,5 véhicules d'occasion pour 1 véhicule neuf, alors que la moyenne française est donc de 2,8 et chute même à 1,3 pour Paris.

La détention et l'utilisation d'un véhicule neuf ou d'occasion a un impact certain sur le budget d'un ménage, quels que soient ses revenus. On estime toutefois que les dépenses de motorisation représentent 10% seulement en moyenne du budget de la population urbaine contre 17% pour les Français ruraux (source : Gerpisa). **Si les Français aux revenus les plus modestes s'imposent un tel budget, c'est évidemment parce qu'ils ne peuvent se passer d'un véhicule.**

Cette réalité socio-économique des consommateurs-automobilistes, bien connue des TPE et entreprises artisanales automobiles de proximité, est prégnante sur tout le territoire français. Les consommateurs automobilistes concernés ont donc impérativement besoin de pouvoir faire contrôler, entretenir et réparer, **dans les meilleures conditions de sécurité, de compétence, de coût et de proximité, des véhicules souvent anciens dans un parc qui vieillit constamment** (âge moyen du parc français au 1^{er} janvier 2016 : 8,8 ans contre 8,1 an au 1^{er} janvier 2001).



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

■ **S'appuyer sur des professionnels de proximité au fort capital confiance**

Dans l'univers de l'entretien, de la réparation et des services de l'automobile, les entreprises de moins de 10 salariés représentent 132 620 entreprises, soit 95% des 139 600 entreprises de la filière dite « aval ». Ces 132 620 entreprises emploient presque 40% des 399 500 salariés du secteur.

Fortes de leur nombre, ces entreprises de proximité assurent un maillage territorial essentiel à la réparation et l'entretien d'un parc roulant de presque **43 millions de véhicules (véhicules et utilitaires légers, 2 roues, poids lourds, bus et cars)**.

Les réparateurs automobiles multimarques (non membres des réseaux constructeurs, à savoir les garages indépendants), représentent ainsi plus de 50 % du nombre total de réparateurs. Leur forte densité assure un maillage équilibré du territoire, des grandes villes jusqu'à la plus petite commune.

Ils constituent également une alternative de plus en plus prisée des consommateurs. A eux seuls, les garages indépendants dits « MRA » (Mécaniciens-réparateurs automobiles) représentent aujourd'hui environ 32% des entrées-atelier annuelles en France, contre 24% en 2008. L'offre des garages indépendants, dont plus de la moitié d'entre eux sont organisés en enseignes nationales (AD, Top Garage, Precisium, etc.), arrive ainsi en seconde position juste derrière celle des réseaux constructeurs (36%) et loin devant celle des centres auto et réparateurs rapides (respectivement 15% et 6% du marché).

Cette seule croissance récente de leur part de marché démontre combien les réparateurs multimarque, avec ou sans enseigne, ont su ainsi prouver leur capacité à intégrer les nouvelles technologies automobiles et les nouveaux services attendus par les consommateurs automobilistes, tout en réussissant à contenir un rapport qualité/prix de prestation en phase avec leurs attentes budgétaires.

Pour toutes ces raisons de compétences, de maîtrise des coûts et de proximité, les garages indépendants jouissent auprès des consommateurs-automobilistes d'un capital confiance inégalé parmi tous les acteurs de l'entretien-réparation : 56% de leurs clients automobilistes les conseillent à leurs amis et leurs proches quand seuls 5% les déconseillent, soit le meilleur résultat enregistré parmi tous les acteurs de l'entretien-réparation.



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

Pour relever ce défi d'une auto-mobilité partagée et d'une préservation d'un tissu d'entreprises de confiance et de proximité, la FNAA a défini sa stratégie autour de 4 axes clés :

- 1. Une auto-mobilité source de dynamisme économique et social pour tous les territoires**
- 2. Une auto-mobilité juste et maîtrisée**
- 3. Une auto-mobilité soucieuse de l'Environnement**
- 4. Une auto-mobilité créatrice de croissance durable**



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

1. Pour une auto-mobilité source de dynamisme économique et social pour l'ensemble du territoire

Une mobilité sereine ne peut s'imaginer dans les seules virtualités de plateformes digitales d'intermédiation souvent mondialisées et dans la collecte et le traitement distant des « Big Data ».

Les convictions de la FNAA en la matière ont déjà largement été évoquées dans les pages précédentes destinées à présenter et expliquer sa vision d'une auto-mobilité juste, utile et partagée.

La FNAA considère que la digitalisation croissante des produits et des services peut jouer et doit, d'ailleurs, jouer un rôle utile, essentiel et déterminant dans l'élaboration de nouvelles mobilités.

Mais de la formation à la conduite jusqu'à la déconstruction des véhicules, en passant par tous les services générés ou demandés par l'automobile et l'automobiliste, la FNAA est convaincue qu'une auto-mobilité réussie passe par la prise en compte de deux prérequis :

1. la FNAA est porteuse des valeurs de confiance et de proximité des TPE et entreprises artisanales de l'automobile. A ce titre, elle est plus convaincue que jamais que, pour participer positivement à l'intermodalité de la mobilité qui se met en place actuellement, cette digitalisation ne pourra se passer de la densité forte de relais physiques, rompus aux problématiques de l'automobile ;
2. Ces acteurs de proximité existent : ce sont les 139 602 entreprises de la Branche des services de l'automobile. Elles seules pourront matérialiser et incarner, dans les villes, les banlieues et les zones rurales, les nouveaux services et les nouveaux comportements qui s'inventent chaque jour : autopartage, covoiturage, location entre particulier de véhicules et de places de parking privées...

A titre d'exemple, la faible marge sur la distribution de carburants menace l'existence même de beaucoup de stations-service. Sans elles pourtant, des millions de Français essentiellement ruraux, ne pourraient plus utiliser leurs véhicules, seul outil de mobilité pour eux. La FNAA est convaincue que ces stations-service peuvent être pérennisées en devenant les relais de multiples services issus de la mobilité de demain. La FNAA a d'ailleurs élaboré un projet déjà très avancé en la matière.

Ce projet s'adresse prioritairement aux stations-service, compte-tenu de l'urgence de la situation. Mais il a vocation à être mis à la disposition de l'ensemble des entreprises du secteur.



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

2. Pour une Auto-mobilité juste et maîtrisée

Il n'y aura pas de mobilité au service de tous les consommateurs si ces derniers ne peuvent compter sur une juste concurrence entre les acteurs de l'auto-mobilité.

A ce titre, la FNAA a toujours œuvré pour que les acteurs indépendants des services automobiles en général et ceux des TPE et de l'artisanat automobile en particulier, aient accès aux outils, aux formations et aux informations nécessaires à une délivrance de leurs prestations dans les meilleures conditions de compétences et de sécurité.

Le véhicule connecté illustre tout particulièrement la vigilance de la FNAA en la matière. Dès les débuts de l'élaboration de la réglementation européenne sur le eCall, la FNAA a pressenti la première que rendre les véhicules ainsi communicants ne servirait pas seulement à sauver des vies. Elle s'est donc assurée que le législateur européen imaginerait un texte qui tiendrait compte de toutes les utilisations des données possiblement émises par les véhicules ainsi équipés, à commencer par les informations permettant de recevoir, voire d'anticiper, leurs besoins en entretien et réparation.

Récemment, le Dieseltgate et les multiples investigations qu'il a générées auprès de toute l'industrie automobile ont prouvé, s'il en était encore besoin, que les constructeurs automobiles sont jaloux de leurs données et capables de dissimulations.

Or, c'est précisément là l'enjeu du véhicule connecté : s'assurer que la transmission et les possibilités de traitement des données émises par les véhicules sera également partagée entre les trois parties concernées : constructeurs, équipementiers qui sont à l'origine de près de 90% des composants automobiles et les acteurs indépendants susceptibles d'entretenir et réparer à tout moment n'importe quel véhicule, de n'importe quel âge et de n'importe quelle marque.

Dans l'importante mutation qu'annonce la généralisation des véhicules connectés, la FNAA poursuit ses actions pour s'assurer d'un complet et libre accès aux données émises par ces véhicules connectés, comme elle s'attèle depuis de nombreuses années à obtenir un complet et libre accès aux informations techniques permettant de réaliser toute prestation dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité.

Dans un esprit de « *fair competition* » (concurrence loyale), la FNAA préconise toujours fermement que les données nécessaires à la réalisation de prestations d'entretien-réparation soient directement accessibles selon des protocoles de communication standardisés.

La FNAA s'appuie en cela sur deux évidences qui doivent garantir un libre accès du réparateur aux données, réparateur qui doit lui-même pouvoir être librement choisi par le consommateur :

La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

- 1) **L'expérience américaine (qui n'est pas transposable en droit européen)** : le 28 octobre 2015, l'Office Fédéral du Droit d'auteur a reconnu une exception au monopole du droit de propriété intellectuelle pour permettre au réparateur d'avoir accès au code source et adapter le logiciel mis en place par le constructeur.
- 2) **La constante orientation de l'UE en matière de libre concurrence** :
 - a. La jurisprudence de la Cour de Justice a constamment visé à rendre effective la concurrence. Elle a confirmé dans son arrêt du 6 avril 1995 (arrêt « McGill ») que **les informations ne peuvent pas être retenues quand cette rétention a pour effet d'évincer les concurrents**. C'est cette jurisprudence que la FNAA a fait appliquer à la Commission européenne dans les diverses dispositions de l'après-vente automobile. Elle l'a aussi fait inscrire dans la réglementation sur l'appel d'urgence (« eCall ») et dans les réglementations, qui concernent les véhicules connectés du parc roulant, qu'il s'agisse des véhicules post-équipés grâce au « dongle » fixé à la prise de diagnostic comme des véhicules « étendus » mis en circulation.
 - b. Cette position est reprise par le projet de « **règlement européen relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur** » en cours d'approbation au Parlement européen et au Conseil des Ministres.

Forte de cette expérience, la FNAA reste évidemment vigilante et en communication constante avec les autres acteurs concernés de la distribution et de la réparation indépendante qui agissent dans le même sens auprès des autorités compétentes.

La FNAA partage en cela les deux souhaits principaux des organisations de consommateurs en matière de véhicules connectés :

- 1) conserver vivante l'alternative concurrentielle de la réparation indépendante ;
- 2) s'assurer de l'anonymisation, ou au moins d'un contrôle effectif de l'utilisation qui pourrait être faite, des données liées au respect des informations sur la vie privée que leurs véhicules communiqueront inévitablement...

■ Les grandes dates

- **Le 15 octobre 1995**, la FNAA organise à Equip Auto le premier Forum européen sur «*la liberté de réparer.*»
- **Le 24 mars 2010**, le Comité économique et social européen (CESE), nomme Brigitte CASTELL Expert pour contribuer à la rédaction du Rapport "*La réparation automobile en cas de collision : comment garantir la liberté de choix et la sécurité du consommateur ?*"
- **Le 18 septembre 2012**, la FNAA signe à Bruxelles le Protocole d'Accord européen d'implantation du service d'appel d'urgence ("*eCall*").
- **En 2014**, la Direction générale du marché intérieur, des entreprises et de l'industrie, dont le rôle est décisif au sein de la Commission européenne pour proposer de nouvelles réglementations concernant le secteur automobile, a publié les résultats de l'étude sur l'accès aux informations techniques.
- **D'octobre 2014 à décembre 2016**, la FNAA a participé aux échanges avec des experts européens sur le véhicule étendu.

(voir le détail des actions en annexe)



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

3. Pour une auto-mobilité soucieuse de l'Environnement

La FNAA est signataire du pacte Climat issu de la COP21 du 9 décembre 2015 aux côtés des autres organisations patronales et syndicales de la Branche.

Ce pacte d'engagement en faveur de la mobilité des français, pose les objectifs suivants :

- Contribuer à une gestion moderne et optimisée des parcs roulants ;
- Limiter l'impact des activités des entreprises de la filière (gestion optimisée des déchets);
- Informer et former les professionnels sur les enjeux liés aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique ;
- Mobiliser les professionnels sur la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre;
- Accélérer le déploiement des énergies alternatives en mettant à disposition de la filière de l'électro-mobilité, le maillage territorial des professionnels de la filière «aval»;
- Tisser des relations et des partenariats avec les parties prenantes nationales et locales, en vue de co-construire les solutions, ainsi qu'avec les correspondants internationaux afin de partager entre pays, les meilleures initiatives et solutions opérationnelles.

De gros efforts ont déjà été faits par l'industrie automobile pour que les véhicules neufs soient de moins en moins polluants. Il n'en reste pas moins que le parc roulant à 8,8 ans d'âge en moyenne, que la durée de vie des véhicules tend vers 18 ans et qu'il se vend 2,8 véhicules d'occasion pour 1 véhicule neuf. Il est donc illusoire d'attendre une amélioration de l'impact environnemental des véhicules en comptant sur le seul renouvellement du parc.

La FNAA est convaincu que l'enjeu pour l'environnement passe par un entretien régulier du parc roulant.

C'est pourquoi la FNAA a milité pour une mise en place progressive d'un véritable contrôle anti-pollution 5 gaz au travers du contrôle technique, seule procédé permettant une mesure performante des émissions des moteurs essence comme diesel (Loi de transition énergétique pour une croissance verte du 18 août 2015).

Dans la même optique, la FNAA est membre fondatrice de l'association Eco-Entretien aux côtés de la FEDA. Cette association créée en juillet 2016 vise à constituer une chaîne de compétences expertes permettant aux réparateurs de s'assurer que les véhicules qu'il entretient demeurent ou sont restaurés dans leurs valeurs initiales d'émissions polluantes.

La FNAA a toujours milité pour la création de filières dites « REP » (Responsabilité élargie du Producteur) se traduisant par une éco-contribution prélevée sur le produit neuf et permettant de financer la collecte, le traitement et la valorisation des déchets. Plusieurs filières ont déjà été créées sur ce modèle (pneumatiques usagés, équipements électriques et électroniques). La FNAA souhaite que cette approche soit généralisée, car garante d'une approche optimisée et responsable de la gestion des déchets issus de l'entretien et la réparation automobiles.

La PIEC (Pièce Issue de l'Economie Circulaire) permet de proposer des pièces issues d'un véhicule hors d'usage en vue de sa réutilisation sur un véhicule dans le cadre de son entretien et de sa réparation.



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

Les artisans de l'automobile cultivent ce réflexe à la fois écologique et économique depuis de longues années dans l'intérêt direct de leurs clients. Ils n'acceptent toutefois pas que la loi sur la transition énergétique précitée soit venue systématiser le recours à ces PIEC, au risque sinon de lourdes sanctions pécuniaires pour les entreprises. Elle appelle à une refonte de cette législation privilégiant la responsabilisation sur la sanction.



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

4. Pour une auto-mobilité créatrice de croissance durable

La FNAA sait qu'il n'y a pas de croissance durable pour les entreprises liées contractuellement sans relation « gagnant-gagnant ».

Les assureurs se sont depuis longtemps organisés pour maîtriser les flux de véhicules à réparer. Ils se sont mis ainsi en position de force pour obtenir des tarifs de réparation de plus en plus dénués de tout réalisme économique.

La FNAA combat depuis longtemps ce croissant déséquilibre de la relation assureurs/carrossiers. Elle est parvenue à sensibiliser les élus de la Nation qui ont, le 17 mars 2014, voté le principe du libre choix du réparateur par le consommateur. Le 14 janvier 2016, la CEPC (Commission d'Examen des Pratiques Commerciales), a rendu un avis dénonçant cette fois l'absence de clauses volumétriques dans les conventions d'agrément proposées aux carrossiers. Cette absence permet en effet aux assureurs d'obtenir des conditions et des engagements très lourds de la part des carrossiers sans que ces derniers obtiennent en contrepartie des volumes proportionnés de véhicules à réparer.

Malgré la loi Hamon et malgré l'avis de la CEPC, la relation entre assureurs et carrossiers demeure encore déséquilibrée. La FNAA continue à sensibiliser les pouvoirs publics pour que ces excès assurantiels cessent et que les lois de la République soient clairement appliquées. Elle s'oriente déjà sur le terrain judiciaire dans le cadre de dossiers remontés par ses adhérents.

La FNAA est d'autant plus sensible à ce combat qu'elle sait que les mêmes assureurs étudient la façon d'assurer les prestations liées cette fois au marché de l'entretien et de la réparation mécanique et pourraient ainsi être tentés d'y importer les mêmes recettes dévastatrices.

La FNAA constate en outre que les mutuelles et les compagnies d'assurances utilisent souvent des plateformes de gestion de sinistres, intégrées ou non, pour gérer les flux de véhicules sinistrés vers les ateliers de réparation-collision. Ces plateformes se rétribuent logiquement et à leur tour sur le coût de la réparation au détriment des professionnels.

Si la FNAA concentre beaucoup d'énergie sur cette problématique, c'est aussi parce qu'elle constate que les plateformes d'intermédiation digitales ont tendance à appliquer les mêmes logiques de relations déséquilibrées avec leurs prestataires (uberisation).

C'est d'ailleurs déjà une réalité dans les métiers de l'apprentissage de la conduite où une concurrence déloyale des plateformes d'intermédiation s'installe qui paupérise les auto-écoles traditionnelles au détriment de la qualité de l'enseignement prodigué.



*La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident
pour un droit à la mobilité pour tous!*

ANNEXES



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

Les grandes dates du combat de la FNAA pour l'accès aux informations techniques (liberté de réparer)

■ 1995 – 2017, la FNAA active pour la liberté de réparer l'automobile de nouvelle génération

Le prochain Salon Equip Auto 2017, dédié à la mobilité connectée, et l'actualité dominée par l'émergence de l'automobile de nouvelle génération se prêtent à un bilan des travaux que mène, depuis des décennies, la FNAA pour garantir au consommateur le libre choix de son réparateur de confiance.

■ **Le 15 octobre 1995, la FNAA organise à Equip Auto le premier Forum européen sur «la liberté de réparer.»** L'action de « lobbying » sur la « liberté de réparer », développée auprès de la Commission européenne, est une première. D'octobre 1994 au printemps 1995, la FNAA sensibilise la DG Concurrence à l'urgence de préserver la liberté de réparer. Le climat est tendu, les arguments brandis par les concurrents visent à reléguer les artisans de la réparation à un rôle de figurant : la vidange, à la rigueur, mais pas la réparation jugée trop complexe pour eux et risquée pour l'usager de la route !... Il est déjà question de transmission d'une multitude de données entre divers calculateurs sur un seul canal et de codage des indications des capteurs en signaux numériques. La plupart des médias et experts du secteur prédisent un sombre avenir aux artisans. Selon eux, le fameux « *multiplexage* » et les nombreux « *microprocesseurs* » devaient rester l'apanage des mécanoticiens que sélectionnent les constructeurs. Deux raisons sont avancées : d'abord, la compétence pour vérifier que le fonctionnement de chaque entité connectée est fiable et qu'il préserve la sécurité de l'ensemble ; ensuite, l'intérêt général à récompenser le constructeur pour le capital intellectuel investi, parce qu'il participe à la compétitivité de l'entreprise et favorise la croissance.

Face à cette défense d'une position acquise sur le marché, au détriment des concurrents, la FNAA s'en tient à l'esprit de la loi : c'est bien dans la mesure où la société dans son ensemble bénéficie des avantages de l'invention, du logiciel créé ou de la marque, que le législateur a considéré équitable de conférer à son titulaire un droit de propriété intellectuelle. Cette prérogative confère un véritable monopole d'exploitation du brevet, de la marque ou du logiciel. Mais, ce monopole ne peut pas servir à contrôler l'après-vente et imposer les prix des produits ou services. Ce serait aller à l'encontre de l'impératif économique de libre concurrence, composante de l'intérêt général. La FNAA développe l'idée que le monopole d'exploitation s'arrête, «*s'épuise*» là où doit s'exercer la liberté de concurrence, dans les services d'entretien et réparation. C'est la thèse de « *l'épuisement* » du droit de propriété intellectuelle, qui avait été appliquée par les juges allemands, dès la fin du XIX^{ème} siècle, et que la Cour de Justice de l'Union européenne retient dans plusieurs domaines.

La FNAA s'en inspire pour présenter son argumentation à la DG Concurrence. Début avril 1995, le patron de la Concurrence en Europe, le Commissaire Karel VAN MIERT reçoit une



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

délégation de la FNAA pour l'informer qu'il se rallie à cette interprétation. Les diverses réglementations ultérieures sur l'après-vente automobile, les décisions de la Cour et même l'Autorité française de la concurrence dans son avis n°12-A-21 du 8 octobre 2012 confirment cette position.

Plus concrètement, la limite posée par l'idée de « *l'épuisement* » opère un partage des compétences de la manière suivante :

- la transformation de l'état originnaire de la voiture, par une manipulation ou un traitement spécial ou par l'adjonction d'une pièce nouvelle, est subordonnée au consentement du constructeur titulaire de brevets, du logiciel et de la marque ;
- les mesures courantes d'entretien et réparation pour maintenir en état la voiture relèvent de la compétence des artisans de l'automobile. Toutes les informations techniques, outils et les cours de formation indispensables pour remplir cette mission doivent donc leur être fournis à un prix raisonnable.
- Pour les remises en état qui risqueraient d'affecter la sécurité d'origine du véhicule, des précautions sont à prendre en connexion avec la plateforme du constructeur.

■ **Le 24 mars 2010, le Comité économique et social européen (CESE), nommé Brigitte CASTELL Expert pour contribuer à la rédaction du Rapport "La réparation automobile en cas de collision : comment garantir la liberté de choix et la sécurité du consommateur?"** (INT/501 – CESE 79/2010 mdeq). La question de l'instrumentalisation des technologies au profit des intérêts de l'acteur dominant le marché est traitée en ces termes : *"au regard des évolutions technologiques actuelles et à venir dans le secteur automobile, une concurrence loyale et la protection des droits du consommateur doivent être des conditions préalables. Le CESE appelle la Commission à veiller à ce que toutes les parties concernées, par exemple les ateliers de réparation indépendants, les assureurs automobiles, les sociétés d'assistance et d'autres prestataires de services, aient accès au marché de la réparation. Les consommateurs doivent avoir la possibilité de choisir le prestataire de services qu'ils préfèrent ou de le substituer à tout autre fournisseur de services."*

■ **Le 18 septembre 2012, la FNAA signe à Bruxelles le Protocole d'Accord européen d'implantation du service d'appel d'urgence ("eCall").** Les représentants des artisans de l'automobile sont reçus au Cabinet de la Vice-Présidente de la Commission européenne, Madame Neelie KROES, ancienne Commissaire chargée de la Concurrence devenue responsable des nouvelles technologies. Monsieur Lucas JOSTEN, son Conseiller politique, est assisté du chef de projet "eCall", Monsieur Emilio DAVILA, ingénieur en télécommunications. Il confirme que la Commission européenne appliquera la Résolution du Parlement européen du 3 juillet 2012, relative au système "eCall", notamment le principe du libre choix du réparateur, que la FNAA a demandé d'inscrire.

C'est le 28 avril 2015, après quatre années d'intenses débats législatifs, que le Parlement Européen adopte le règlement européen pour la mise en place du service d'appel d'urgence européen à partir du 31 mars 2018. Désormais, aux termes du nouveau règlement, « *les données "eCall" collectées par les centres d'urgence ou leurs services partenaires ne doivent pas*



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

être transférées à des parties tierces sans l'accord explicite de la personne concernée. Les fabricants devront également s'assurer que la conception de la technologie "eCall" permette d'effacer totalement et de façon permanente les données collectées ».

Les parlementaires européens ont renforcé la clause sur la protection des données, afin d'éviter la surveillance des véhicules équipés du système "eCall" avant qu'un accident ne survienne. Ainsi, l'appel automatique transmettra aux services d'urgence, selon les nouvelles dispositions, « *des données de base minimum comme le type de véhicule, le carburant utilisé, l'heure et le lieu exact de l'accident ainsi que le nombre de passagers* ». Ce règlement et les dispositions du Droit de la Concurrence sont le socle sur lequel pourrait se fonder la FNAA pour tenter un recours en cas de mauvaise application du système "eCall", en particulier à des fins commerciales ou anticoncurrentielles.

■ **En 2014, la Direction générale du marché intérieur, des entreprises et de l'industrie**, dont le rôle est décisif au sein de la Commission européenne pour proposer de nouvelles réglementations concernant le secteur automobile, **a publié les résultats de l'étude sur l'accès aux informations techniques**. Elle a missionné un consultant britannique pour dresser le bilan de l'application du Règlement européen n°692/2008, qui subordonne la mise en circulation nationale des véhicules au respect notamment de la diffusion des informations techniques aux réparateurs. En France, la FNAA a été choisie pour mobiliser des réparateurs pour faire part des difficultés d'accès aux informations. Ce sont au total 354 qui ont répondu au questionnaire. Ils représentent 37% de l'ensemble des 962 réparateurs consultés en Europe.

■ **D'octobre 2014 à décembre 2016, la FNAA a participé aux échanges avec des experts européens sur le véhicule étendu**. Elle s'est intéressée aux travaux de la plateforme pour les Systèmes de Transports Intelligents Coopératifs (C-ITS). La FNAA s'est réjouie de la confirmation apportée, le 29 septembre 2016, par la Commissaire à la Concurrence, Madame Margrethe VESTAGER, quant à l'application des règles de concurrence demandée par la FNAA : « *un monde de voitures autonomes est très attrayant. Il offre la promesse de moins de pollution, moins d'accidents et une meilleure mobilité. Mais les données ne doivent pas être utilisées pour étouffer la concurrence.* »

La FNAA s'est également assurée que le projet de règlement en cours d'approbation sur l'homologation des véhicules et l'obligation des constructeurs de communiquer les informations techniques aux réparateurs indépendants reprend les principes qu'elle revendique depuis des décennies. Ce projet a été révisé, à Bruxelles, par le Conseil des Ministres, le 24 novembre 2016. Pratiquement au même moment, le 1^{er} décembre 2016, les organisations européennes des constructeurs et des équipementiers automobiles anticipaient déjà cette obligation d'ouvrir le marché de l'entretien et la réparation des véhicules connectés aux réparateurs indépendants, grâce à l'accès aux données qu'ils génèrent.



La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

■ **Octobre 2017, l'après-vente digitale est à l'ordre du jour.** L'automobile devient une sorte d'application du téléphone mobile. Elle s'est moulée sur la nouvelle « *vie numérique* » du consommateur. Les capteurs et actionneurs ne sont pas seulement connectés entre eux ; ils parlent au conducteur, le divertissent et se font le porte-parole du constructeur. Désormais, le logiciel orchestre le fonctionnement du véhicule. Une étude récente montre que les voitures dépendent de millions de ligne de code informatique ; le logiciel est de ce fait un élément essentiel à leur mise au point. D'un point de vue juridique, le droit de propriété intellectuelle sur le logiciel accorde davantage de pouvoir au constructeur ; le droit moral de respect du logiciel, par exemple, lui permet de revendiquer à tout moment de l'après-vente automobile le droit de consentir à la modification du logiciel, afin de s'assurer que l'image de marque et la réputation ne sont pas atteintes.

Toutefois, les principes développés pendant vingt ans demeurent applicables. Le droit de propriété intellectuelle sur le logiciel ne pourra faire échec à la liberté de réparer. À suivre !...

Brigitte Castell Borràs, Docteur en Droit, Auteure



*La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident
pour un droit à la mobilité pour tous!*

Les principaux chiffres de la Branche des Services de l'Automobile, 5^{ème} branche professionnelle de France

Activités de la branche en 2015

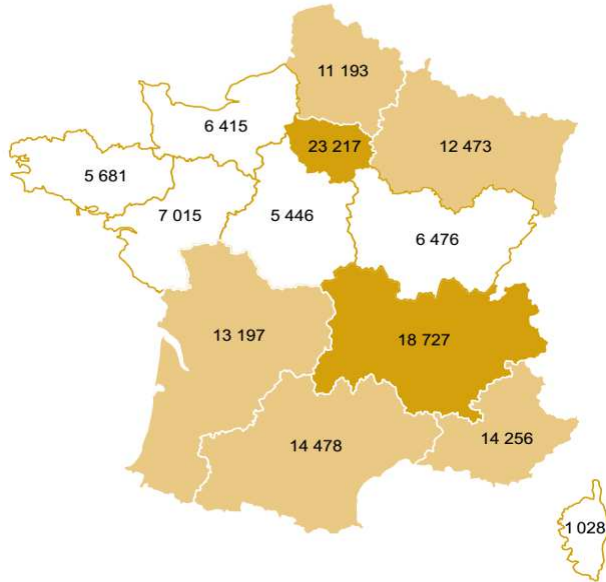
Répartition	Nombre d'entreprises	Activités	Code NAF	Nombre de salariés	Répartition
29,5 %	41 181	Commerce de véhicules dont :		163 640	41,0 %
28,2 %	39 369	Commerce d'automobiles	4511Z	149 183	37,3 %
1,3 %	1 812	Commerce de véhicules industriels et d'utilitaires	4519Z	14 457	3,6 %
40,7 %	56 777	Réparation de véhicules dont :		114 441	28,6 %
38,8 %	54 166	Réparation d'automobiles	4520A	105 498	26,4 %
1,9 %	2 611	Réparation de véhicules industriels et d'utilitaires	4520B	8 943	2,2 %
5,0 %	6 997	Commerce de détail d'équipements automobiles (hors démolisseurs-recycleurs)	4532Z	26 852	6,7 %
2,4 %	3 331	Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	4730Z	17 857	4,5 %
5,9 %	8 183	Commerce et réparation de cycles et de motocycles dont :		13 303	3,3 %
5,0 %	7 017	Commerce et réparation de motocycles	4540Z	10 745	2,7 %
0,6 %	892	Commerce de cycles	4764Z	2 209	0,6 %
0,2 %	274	Réparation de cycles	9529Z	349	0,1 %
3,6 %	5 018	Contrôle technique automobile	7120A	11 350	2,8 %
8,2 %	11 478	Écoles de conduite dont :		27 555	6,9 %
8,2 %	11 465	Enseignement de la conduite	8553Z	27 033	6,8 %
0,0 %	13	Centre de formation des moniteurs	8559B	522	0,1 %
2,9 %	3 995	Location courte durée dont :		12 313	3,1 %
2,8 %	3 955	Location courte durée	7711A	12 119	3,0 %
<0,1 %	40	Location d'autocaravanes et de motocycles	7739Z	194	0,0 %
0,4 %	497	Location longue durée	7711B	3 901	1,0 %
0,3 %	425	Démolisseurs-recycleurs dont :		3 539	0,9 %
0,2 %	222	Commerce de gros de pièces automobiles d'occasion	4677Z	1 682	0,4 %
0,1 %	203	Commerce de détail de pièces automobiles d'occasion	4532Z	1 857	0,5 %
1,2 %	1 720	Parcs de stationnement	5221Z	4 749	1,2 %
ND	ND	Stations de lavage	8129B	ND	ND
100 %	139 602	Total branche		399 500	100 %

Source : Données entreprises 2015 : estimations faites par l'ANFA à partir des données INSEE - SIRENE 2013 et 2014.
Données salariés 2015 : Acofs 2015 codes NAF complets, IRPAUTO 2015 codes NAF partagés
ND : Non déterminé

La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

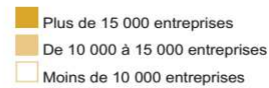
Répartition des entreprises par région en 2015

Source : Données estimées par l'ANFA à partir des données INSEE - SIRENE 2013 et 2014



139 602
entreprises

Réparties sur tout le territoire, ces entreprises offrent un service de proximité pour l'utilisateur. Avec le nouveau découpage régional, en 2015, les régions Île-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes représentent à elles seules près de **30% de l'ensemble des entreprises de la branche.**



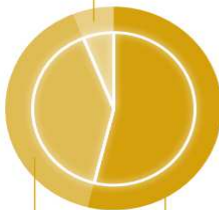
Répartition des entreprises selon la taille en 2015

Source : Données 2015 estimées par l'ANFA à partir des données INSEE - SIRENE 2013 et 2014

10 salariés et plus
6 991
5%

1 à 9 salariés
50 869
36%

0 salarié
81 742
59%



Taille des entreprises

Nombre d'entreprises

0 salarié	81 742
De 1 à 4 salariés	38 919
De 5 à 9 salariés	11 950
De 10 à 19 salariés	4 139
De 20 à 49 salariés	2 001
De 50 à 99 salariés	558
De 100 à 299 salariés	244
De 300 à 499 salariés	16
De 500 à 999 salariés	19
1 000 salariés et plus	14
Total	139 602

La branche est constituée en majorité d'un tissu de petites entreprises artisanales.

Elle est caractérisée, depuis 2009, par un mouvement important de création d'auto-entreprises. Ainsi, la part des entreprises de 0 salarié représente près de 58,6% des entreprises en 2015.

Dans le même temps, le secteur connaît des mouvements importants de concentration.

33 entreprises comptabilisent plus de 500 salariés en 2015.

95%
des entreprises emploient moins de 10 salariés

La FNAA et les 132 620 entreprises des services automobiles plaident pour un droit à la mobilité pour tous!

Répartition des salariés selon la taille de l'entreprise en 2015

Source : ACOSS 2015, IRPAUTO 2015 et INSEE-DADS 2013
Calcul à partir des codes NAF entiers uniquement - traitement ANFA

39,4% des salariés travaillent dans une entreprise de moins de 10 salariés

10 salariés et plus
242 032
60,6%



Moins de 10 salariés
157 468
39,4%

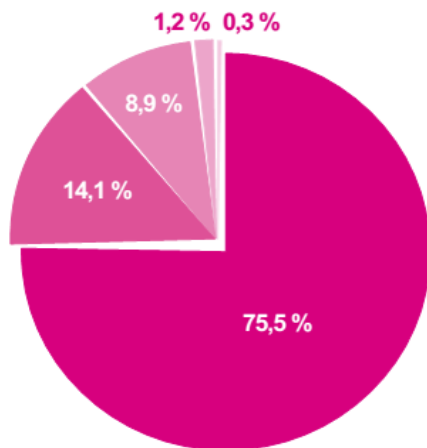
Taille des entreprises	Nombre de salariés
De 1 à 4 salariés	82 427
De 5 à 9 salariés	75 041
De 10 à 19 salariés	52 763
De 20 à 49 salariés	59 901
De 50 à 99 salariés	39 413
De 100 à 299 salariés	33 869
De 300 à 499 salariés	6 074
De 500 à 999 salariés	13 168
1 000 salariés et plus	36 843
Total	399 500

Les entreprises de 10 salariés et plus représentent 5,0% des entreprises et 60,6% des salariés.

Les chiffres du parc roulant français (2014)

42,7 MILLIONS DE VÉHICULES

RÉPARTITION DU PARC



Définitions :

- ⁽¹⁾ Véhicules légers de moins de 15 ans
- ⁽²⁾ Camionnettes de 20 ans ou moins avec un PTAC** de 3,5 tonnes ou moins
- ⁽³⁾ Camions de 20 ans ou moins avec un PTAC** de plus de 3,5 tonnes et tracteurs routiers de moins de 10 ans
- ⁽⁴⁾ Bus de 17 ans ou moins et cars de 18 ans ou moins

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement au 01/01/2014
 * Parc des véhicules en circulation
 ** PTAC : poids total autorisé en charge

Parc total au 1^{er} janvier 2016 : 42,9 millions de véhicules

ÂGE MOYEN DU PARC DE VÉHICULES LÉGERS AU 01/01



Source : Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

Age moyen du parc VL au 1^{er} janvier 2016 : 8,8 ans (source : CCFA)