

RAPPORT D'ACTIVITÉ **2019**



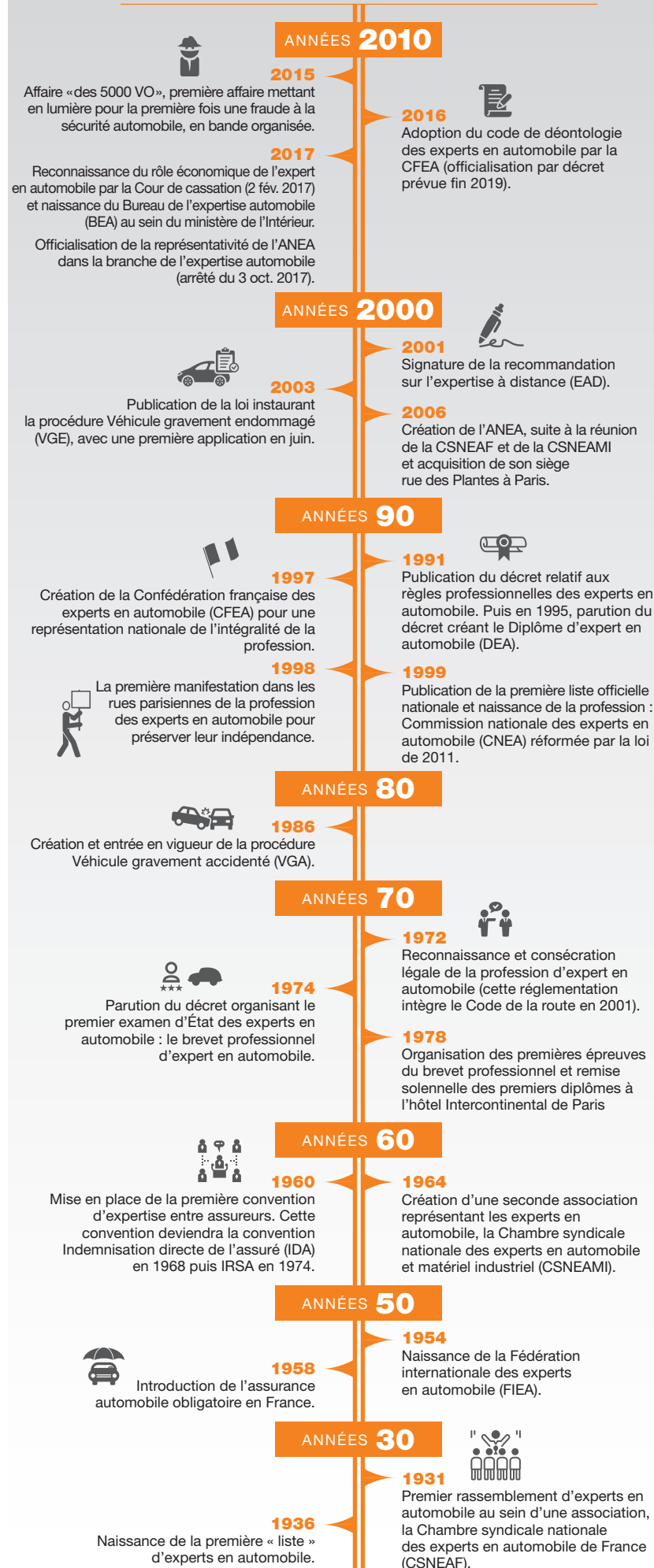
anea

Alliance Nationale des Experts en Automobile

SOMMAIRE

Le mot du président	3
Les faits marquants	4
ANEA : les chiffres 2019 à retenir	5
Un environnement qui change	6
Des services offerts aux adhérents	12
Une qualité de service	16
Une politique d'action professionnelle au service des adhérents	17
Des filiales pour mutualiser certaines activités	20
L'ANEA dans son écosystème / son environnement...	31
Une gouvernance collective, représentative et proche des adhérents	32
Organigramme de l'ANEA	33
Les mandats et la représentation de la profession	34
Témoignages	36

Les moments forts du métier



François Mondello
Président de l'ANEA

L'interdépendance...

ÉDITORIAL

Je suis souvent interrogé sur les questions d'avenir et notamment sur la capacité de l'expert en automobile à s'imposer, dans un écosystème dynamique où l'interdépendance a un rôle majeur.

En réalité, pour viser la pérennité professionnelle, il faut savoir créer le besoin au travers de sa propre compétence : « **si ma compétence représente un besoin pour le marché, alors je crée une dépendance du marché à ma compétence** ».

Cela semble évident mais, en définitive, il faut compter sur un adversaire coriace : la dynamique ! Celle qui fait varier les curseurs au gré des besoins d'un marché en constante évolution et qui implique, chaque fois, de créer une nouvelle mécanique d'interdépendance.

Au sein de l'ANEA, nous avons voulu saisir les moindres mouvements de marché, dès leur gestation et, pour cette raison, nous avons dédié une filiale consacrée à observer la mobilité dans toutes ses formes (AMP).

Connaitre le marché, c'est mettre en place des actions de formation et d'information pour appréhender les nouveaux enjeux. Les événements que nous avons organisés en 2019 remplissent cette fonction, je pense notamment à l'atelier du MAP du 03 juillet 2019 traitant du véhicule électrique, à l'université ANEA, placée sous le thème de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), laquelle consacre une place à la profession, au chapitre de « l'accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules pour les développements et les services ».

Autant de lieux de rencontre permettant de prendre conscience que la dynamique est puissante et qu'elle nous conduira à nous réinventer ensemble.

« Ensemble », c'est vous réunir toutes et tous au niveau de l'ANEA, notre organisme professionnel. À ce jour, l'ANEA c'est 509 entreprises et cabinets d'expertises, soit 3700 collaboratrices et collaborateurs qui bénéficient d'un accompagnement quotidien par les services de votre organisation. Et qui sont rejoints depuis peu par les effectifs de BCA Expertise, l'un des plus gros acteurs économiques de notre marché.

Mais ensemble cela veut aussi dire réunir tous les partenaires sociaux de notre branche, pour l'heure celle des cabinets et entreprises d'expertise automobile. Sachant que nous devons anticiper l'avenir, lorsqu'il faudra se réunir avec d'autres. C'est pourquoi, l'ANEA s'investit et participe activement à la construction de la future convention collective nationale des salariés des professions libérales (CCNSPL).

Ensemble c'est encore une profession réunie autour de valeurs communes et partagées inscrites dans le code de déontologie des experts en automobile, lequel fait actuellement l'objet d'un examen en vue d'une intégration dans le code de la route, sous forme de décret en Conseil d'État.

Ensemble, c'est enfin aussi la force de notre cohésion pour créer les conditions d'interdépendance autour des sujets de l'IA pour proposer au marché des « experts en automobile augmentés » !

Les faits marquants

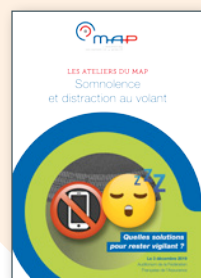
Comité de pilotage sous l'égide de l'UNAPL :

ANEA participe aux travaux dédiés au projet de création de la convention collective nationale des salariés des professions libérales (CCNSPL).

Les Ateliers du MAP :



> **3 juillet 2019 : Véhicule électrique**
Peut-il atteindre les objectifs de déploiement fixés par les pouvoirs publics ?



> **3 décembre 2019 : Somnolence et distraction au volant**
Comment rester vigilant ?

Université ANEA :

17 et 18 octobre 2019 placée sous le thème de la Loi d'orientation des mobilités (LOM).



Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 :

L'article 32 autorise le gouvernement à prendre par ordonnance les mesures permettant les échanges de données issus des véhicules connectés - La profession d'expert en automobile est mentionnée au titre de l'accès non discriminatoire aux données pertinentes des véhicules.



ANEA: les chiffres 2019 à retenir

3700

personnes réunies, accompagnées et suivies par l'ANEA dans leur quotidien professionnel.

509

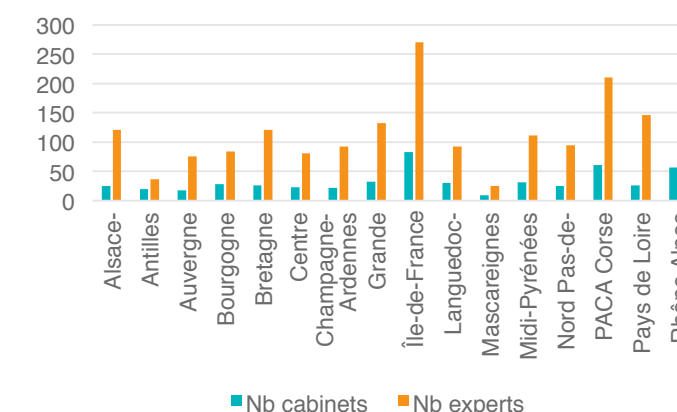
cabinets ou entreprises d'expertise automobile adhérents.

43

événements organisés en 2019

CA | CD | Groupes de travail | Symposium | AG - Université ANEA | Commissions...

Répartition par région



88

représentations au travers des différents mandats ANEA (voir page 34 et 35)

50

réponses apportées par jour

- > Sur le plan juridique
- > Sur le plan technique
- > Sur le plan social
- > Actualités
- > Concentrateur

6 grandes commissions thématiques

&

19 groupes de travail associés

(voir page 32)

59

élus et mandataires

en charge de la représentation ANEA

Un environnement qui change

Assurance automobile

En matière d'innovation, c'est l'Intelligence artificielle (IA) qui provoque le plus de changement car elle commence à être utilisée par les assureurs automobiles. Dernièrement, elle est opérationnelle pour la gestion des sinistres.

Les assureurs se projettent de plus en plus sur de nouveaux circuits de gestion des sinistres destinés à accélérer le traitement des dossiers. Dans ce contexte, ils n'hésitent pas à faire appel à des jeunes entreprises innovantes qui développent des systèmes de chiffage automatique permettant de régler un nombre important de sinistres.

Cette tendance est symbolisée par la création en 2018 de l'accélérateur French Assurtech^[1] qui regroupe huit assureurs mutualistes lesquels se sont engagés à soutenir le développement de start-up spécialisées en intelligence artificielle. Parmi elles, Fotonower et Tractable étudient l'analyse de photos par l'IA pour réaliser un diagnostic à distance, évaluer les dégâts, détecter des fraudes éventuelles et proposer automatiquement un devis des réparations. En pratique, le client assuré, au moment de sa déclaration, est invité à transmettre des clichés des dégâts de son véhicule. L'IA de chiffage va ensuite identifier les parties du véhicule qui ont été endommagées ainsi que le seuil de gravité avant de procéder à une évaluation complète incluant les opérations recommandées de peinture et d'assemblage, ainsi que les coûts associés de pièces et main d'œuvre qui vont aboutir à un chiffage des dommages.



En 2019, on assiste, avec le développement des technologies, à une émergence de la pratique du chiffage des dommages automobiles par l'assureur à l'aide de logiciels de chiffage. En dehors de la France, cet usage se répand de plus en plus. Il est possible de citer, par exemple, la société Ageas au Royaume-Uni qui utilise l'IA pour évaluer les dommages subis par un véhicule pour établir rapidement le devis des réparations. L'assureur japonais Tokyo Marine utilise aussi de son côté le logiciel Tractable pour le traitement des déclarations des sinistres automobiles, tant pour analyser les photographies des véhicules endommagés que pour déterminer les options de réparations, y compris les opérations de peinture et d'assemblage ou encore le nombre recommandé d'heures de main d'œuvre.

En France, avec la quasi-généralisation de l'Expertise à distance (EAD), les assureurs, qui ont souhaité aller plus loin, ont développé la solution du Chiffage autonome des réparations (CAR). Il s'agit d'optimiser le temps des traitements des sinistres en automatisant le contrôle des chiffrements : l'automate de chiffage valide, via un ensemble de règles et de critères préalablement validés avec l'assureur, le devis du réparateur, ce qui fixe le montant de l'indemnisation de l'assureur (pour les petits sinistres de moins de 1 500 €, par exemple).

Mais les sociétés, évoluant dans le domaine de l'électronique et de l'IA, sont maintenant en situation de proposer de nouvelles solutions aux assureurs français pour leur permettre d'évaluer directement les dommages après un sinistre automobile. La société WeProov permet d'analyser une quinzaine de types de dommages sur la carrosserie et une de ses solutions est désormais utilisée pour les prises de photos des dommages par plusieurs groupes d'assurances (Thelem Assurances, Natixis assurances). La société Fotonower propose une analyse automatisée des images permettant de déterminer si un véhicule est bon pour la casse ou non et a récemment été testée par Groupama avec un taux de confiance satisfaisant.



L'entreprise allemande OMNI.US est quant à elle en mesure de proposer une solution d'analyse prédictive, basée sur l'interprétation du constat automobile européen (European Accident Statement Form) et une mise en parallèle des données collectées sur les constats appartenant à l'assureur/client. Le logiciel compare des milliers de constats et propose trois solutions au gestionnaire automobile pour orienter son dossier.

Toutefois comparés à elle, les logiciels dotés d'IA sont limités et ils ne font pas encore tout à ce jour : ils ne s'appuient que sur des données du passé, ils ne font pas de débat contradictoire pour arrêter le montant des dommages et ils n'établissent pas de rapport d'expertise. Pour mémoire, l'assureur est obligé de recourir à un expert en automobile si les dommages sont supérieurs à la valeur du véhicule assuré. Ce que confirme l'article L 327-1 du code de la route.

Dans le domaine de la gestion des sinistres automobiles, l'IA de chiffage est en train de se frayer une place à côté de l'expertise en automobile (voir encadré).



Distinction entre l'expertise automobile et la pratique assurantielle du chiffage via l'IA (par Iolande VINGIANO-VIRICEL)¹ :

En France, l'expertise des véhicules endommagés est l'apanage de l'expert en automobile. Lui seul, personne physique, peut rédiger un rapport d'expertise destiné à être produit à des tiers. À ce stade, il est acquis que les logiciels dotés de l'IA, qui analysent les dommages sur photos et génèrent un devis, ne sont pas des personnes physiques. Dans ce cas, ils ne peuvent donc pas prétendre à recevoir la qualité juridique d'expert en automobile et établir des rapports d'expertise au sens de la loi. Par conséquent, si l'assureur automobile utilise cette technologie pour chiffrer, la loi lui interdit de se servir du chiffage artificiel, obtenu, dans un écrit pour faire un recours (convention IRSA), signaler aux autorités un véhicule dangereux (VGE) ou déclencher une procédure véhicule économiquement irréparable (VEI). Cependant, hors le cas où le chiffage est destiné à la rédaction d'un rapport d'expertise, l'assureur pourrait utiliser l'information résultante d'un chiffage issu de l'IA, pour s'accorder avec son assuré sur le montant de l'indemnité, sans que ce dernier ne puisse le lui opposer dans un écrit, sous de peine de se mettre en infraction avec le Code de la route.

¹ Docteur en droit, Membre associé du LDPSC (EA 4690), Responsable des activités de recherche juridique, VEDECOM Codirectrice du CESU «Aspects juridiques des véhicules autonomes», Aix-Marseille Université

¹ Association regroupant Groupama, MAAF, COVEA, SMACL, Mutuelle de Poitiers, MACIF, MAIF, IMA

◆ Un environnement qui change

Sécurité routière

Face à l'arrivée et la montée en puissance très rapide, voire anarchique, des flottes de trottinettes électriques dans les villes à partir de 2018, la direction de la sécurité routière a rapidement pris l'initiative d'apporter un cadre visant à réglementer l'usage de cette nouvelle catégorie de véhicule baptisée «engins de déplacement personnel motorisés» qui concerne aussi les monoroues, gyropodes et hoverboards.



des professionnels de la micro mobilité (FP2M) dont Grégoire Hénin le vice-président et Directeur général de Micro Mobility France.

Une réflexion menée en lien avec la LOM (Loi d'orientation des mobilités)

L'écriture du texte réglementaire a été menée en liaison avec les travaux de la LOM dont la promulgation tardive fin décembre en a quelque peu ralenti la parution.

Très attendu par les parties prenantes (constructeurs d'engins, loueurs, collectivités, représentants d'usagers...), le décret définit dans le code de la route les engins de déplacement personnel comme de nouvelles catégories de véhicule. Il définit leurs caractéristiques techniques et leur usage sur la voie publique. Il prévoit notamment les équipements devant être portés par les conducteurs de ces véhicules ainsi que les espaces de circulation où ces conducteurs doivent et peuvent circuler en agglomération et hors agglomération. Il encadre les possibilités offertes à l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation pour déroger à ce cadre général, cette autorité pouvant notamment autoriser la circulation sur le trottoir ou, sous certaines conditions, sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h. Il prévoit enfin les sanctions en cas de non-respect des dispositions applicables aux conducteurs des engins de déplacement personnel.

Ainsi, le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 dont l'objet est de définir les caractéristiques techniques et les conditions de circulation est entré en vigueur le lendemain de sa publication, à l'exception des articles 4, 5, 7, 8 et 11 entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2020. L'ANEA recevait d'ailleurs le 18 octobre 2019, dans le cadre de son Université 2019 et à la veille de la sortie du décret, Emmanuel Barbe, Délégué interministériel à la sécurité routière, qui avait pu à cette occasion apporter quelques éclairages sur ce texte réglementaire, en présence de représentants de la Fédération



La Loi d'orientation des mobilités quant à elle donne la possibilité au maire (via l'article 41) de déroger aux règles de circulation des engins, afin de permettre aux collectivités territoriales de déterminer certaines zones avec des règles spéciales comme notamment la particularité des grandes métropoles comme Paris avec la gestion du *free floating*.

Les grands points à retenir :

Les caractéristiques techniques des engins

La catégorie des EDPM concerne les engins :

- > motorisés dont la vitesse par construction est inférieure ou égale à 25 km/h.
- > qui ne disposent pas d'une selle (à part certains gyropodes)
- > qui ne doivent pas permettre le transport des marchandises (avec l'exception pour la trottinette cargo) mais qui peuvent disposer d'un accessoire de type un panier ou une sacoche.
- > qui ont des dimensions maximales de 90 centimètres de large et 1,35 mètre de long.

Ces engins ne sont pas soumis à réception ni à immatriculation contrairement à certains pays comme le Royaume-Uni par exemple. Mais ils doivent disposer d'un feu de position avant et arrière, de catadioptres latéraux et arrière pour la circulation nocturne ou par faible visibilité. Ils doivent avoir un avertisseur sonore et disposer d'un système de freinage efficace.

Les conditions d'usage selon le code de la route :

Si la volonté de la direction de la sécurité routière de parvenir à expliquer les règles d'usage en deux phrases n'a pas été atteinte, l'idée était de coller le plus possible à l'usage de la bicyclette. Ainsi :

- > La conduite d'un EDPM est interdite à toute personne de moins de 12 ans. Le port du casque n'est pas obligatoire au-dessus de 12 ans mais fortement recommandé.
- > Il est interdit d'être à plusieurs sur l'engin : l'usage est exclusivement personnel.
- > Il est interdit de porter à l'oreille des écouteurs ou tout appareil susceptible d'émettre du son, ou d'utiliser le téléphone tenu en main.
- > L'assurance de l'EDPM est obligatoire parce qu'il est considéré comme un véhicule terrestre à moteur par le code des assurances, y compris dans le cas d'un service de location d'EDPM en libre service (*free-floating*). C'est toujours le propriétaire de l'EDPM qui doit souscrire l'assurance obligatoire.
- > Il est interdit de circuler sur le trottoir. Sinon l'EDPM doit être tenu à la main.
- > En agglomération, il est obligatoire de circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. A défaut, les EDPM peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h.



- > Hors agglomération, leur circulation n'est autorisée que sur les voies vertes et les pistes cyclables.
- > Comme pour les vélos, les EDPM ont également la possibilité de se garer sur les trottoirs. Leurs conducteurs sont invités à ne pas gêner la circulation des piétons et d'assurer leur sécurité.

Dérogations

Sous certaines conditions, l'autorité investie du pouvoir de police pourra accorder des dérogations aux règles générales de circulation en :

- > autorisant la circulation des EDPM sur les trottoirs à condition de respecter l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne pour les piétons ;
- > autorisant la circulation des EDPM sur certaines routes hors agglomération où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h.

Concernant les routes hors agglomération, la dérogation a été souhaitée afin de répondre aux besoins de décarboner certains transports, en permettant notamment à des personnes qui rejoignent des transports en commun, de le faire non plus en voiture mais en EDPM, avec l'avantage par rapport au vélo de pouvoir l'emmener facilement avec soi pour poursuivre ensuite son trajet mais aussi d'éviter le vol, autre point important de sécurité publique.

Une évolution possible des textes :

En conclusion de son intervention Emmanuel Barbe avait insisté sur le fait que si cette réglementation était très attendue et correspondait à une vraie demande sociale utile, il espérait aussi, compte tenu du développement très rapide de ces engins, qu'elle soit suffisamment déconnectée de la technologie et générique pour répondre à toutes les évolutions futures. Tout en précisant que selon l'observation de l'accidentalité il pouvait être nécessaire de prévoir certaines adaptations.

◆ Un environnement qui change

Consommation

Les enjeux du véhicule électrique

La loi d'orientation des mobilités, appelée Loi LOM, a été promulguée le 24 décembre 2019 et publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Elle a pour objectif ambitieux de transformer en profondeur la politique des mobilités de notre pays, afin de voir se développer des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres, accessibles par tous les citoyens et dans tous les territoires. Pour cela, sont mis en avant, notamment, la réussite de la transition écologique dans notre façon de nous déplacer, de manière à réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports et parvenir à une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050.



La transition écologique, un enjeu primordial

Cet enjeu de la transition écologique est particulièrement important alors que les transports représentent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre et une des principales sources de pollution de l'air. Aussi, la Loi d'orientation des mobilités engage la transition des transports vers une mobilité plus propre, en soutenant le développement de modes de déplacement les moins polluants et en encourageant la transition vers des véhicules propres.

Parmi les mesures clés apportées par la loi, nous retrouvons l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050, conformément aux engagements du Plan Climat traduisant l'Accord de Paris (article 73 de la loi LOM). Il s'accompagne d'une trajectoire progressive avec la réduction de 37,5% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et l'interdiction de ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040.

Favoriser l'usage du vélo

Pour cela, la Loi LOM prévoit d'une part de favoriser l'usage du vélo, qui doit devenir un mode de déplacement à part entière (articles 49 à 63 de la Loi LOM). En

conséquence, la loi prévoit la mise en œuvre d'un plan vélo avec pour objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024. Ce plan prévoit la création d'un fonds vélo de 350 millions d'euros pour lutter contre les ruptures de pistes cyclables et assurer la sécurité de tous les usagers, la généralisation progressive du marquage des vélos et de parkings sécurisés pour lutter contre le vol, l'encouragement de l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail par le biais du forfait mobilité durable déjà exprimé précédemment, le développement de l'apprentissage et d'une culture vélo à l'école pour permettre aux jeunes générations d'intégrer ce mode de déplacement. En effet, le constat est aujourd'hui sans appel : seulement 3% des déplacements du quotidien se font à vélo, alors que 70% des trajets domicile-travail font moins de 5km, ce qui place la France au 25^e rang de l'Union européenne pour l'usage du vélo.

Mais surtout, d'autre part, la Loi LOM comprend plusieurs volets d'accompagnement pour mettre en œuvre le déploiement de véhicules plus propres (articles 64 à 81 de la Loi LOM).

Le déploiement des véhicules plus propres

Il s'agit tout d'abord de multiplier par 5 les points de recharge publics pour les véhicules électriques, d'ici à 2022. Aussi, la loi fixe une série de mesures telles que l'équipement obligatoire dans les parkings de plus de 10 places des bâtiments neufs ou rénovés, la création d'un véritable droit à la prise en habitat collectif et la simplification des règles de vote pour les travaux sur l'installation électrique dans les copropriétés, ou encore la possibilité de recharger gratuitement son véhicule électrique sur son lieu de travail, et la division par plus de 2 du coût de raccordement des équipements de recharge.

Il est également question du développement des véhicules au gaz (méthane et bio méthane), en priorité pour les poids lourds, avec notamment la possibilité de raccorder des stations d'avitaillement au réseau de

transport de gaz et la mise en place d'un dispositif de soutien au biogaz non injecté dans les réseaux pour un usage local pour la mobilité.

La loi prévoit aussi le soutien à l'acquisition des véhicules propres, avec le bonus pour les voitures électriques et hydrogène neuves et le suramortissement pour les poids-lourds à motorisation gaz, hydrogène ou électrique.

Enfin, pour encourager les changements de comportement, la loi innove en matière de publicité : elle prévoit en effet, dans son article 75, l'obligation d'accompagner toute publicité pour des véhicules terrestres à moteur par un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives telles que définies à l'article L. 1271-1 du code des transports (c'est-à-dire la marche à pied et le vélo), ou l'usage des mobilités partagées comme les transports en commun.

L'incitation vers des mobilités professionnelles plus propres

Au travers de son article 82, la Loi LOM entend placer la question des déplacements domicile-travail plus propres au cœur du dialogue social. La question de l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques doit en effet inciter, à travers la mise en place d'un plan mobilité employeur obligatoire dans les entreprises de plus de 50 salariés, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air.

Ce plan de mobilité inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail du personnel, notamment concernant la prise en charge des frais sous la forme d'une solution de paiement spécifique, dématérialisée et prépayée, intitulée « titre-mobilité ». Sur le modèle du ticket restaurant, ce titre est émis par une société spécialisée qui les cède à l'employeur contre paiement de leur valeur libératoire. Le forfait de prise en charge pourra s'élever jusqu'à 400€ par an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour. Les modalités des prises en charges sont définies par les décrets n° 2020-541 et n° 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » et concernent notamment la location ou la mise à disposition en libre-service de véhicules, avec ou sans station d'attache et accessibles sur la voie publique, à condition qu'ils soient équipés d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique lorsqu'ils sont motorisés ou encore les services d'autopartage à condition que les véhicules mis à disposition soient des véhicules à faibles émissions au sens du V de l'article L. 224-7 du code de l'environnement.

Enfin, la LOM prévoit le déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) afin d'assurer une meilleure qualité de l'air, en donnant aux collectivités, les outils nécessaires pour limiter la circulation aux véhicules les moins polluants, selon des critères de leur choix (périmètre, horaires, types de véhicules). Par ailleurs, les restrictions de circulation lors des pics de pollution pourront être prises de façon automatique par les préfets.

Une réforme des fourrières

La loi d'orientation des mobilités apporte également quelques nouveautés, à la marge, aux fourrières automobiles.

La Loi prévoit notamment de nouveaux cas de mise en fourrière des véhicules. Ainsi, désormais, la mise en fourrière peut être prononcée en cas de conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis de conduire adéquate, en cas de conduite d'un véhicule en état d'ivresse manifeste ou sous l'usage de stupéfiant, ou de refus de se soumettre à ces épreuves de dépistage. La mise en fourrière du véhicule peut également être prononcée en cas de délit d'excès de vitesse, c'est-à-dire, un excès de vitesse supérieur à 50 km/h.

C'est également désormais le cas lors le véhicule aura servi à déposer, abandonner, jeter ou déverser, dans un lieu public ou privé, une épave de véhicule, ou des ordures, déchets, déjections, matériaux, liquides insalubres ou tout autre objet de quelque nature qu'il soit, ou des matériaux ou objets quelconques qui entravent ou diminuent la liberté ou la sûreté de passage.



Enfin, la LOM place sous la responsabilité du gouvernement, de préciser par voie d'ordonnance, les conditions dans lesquelles certains véhicules pourront faire l'objet, en raison de leur état, d'une interdiction de circulation dès leur mise en fourrière (VGE, initiative FO) ainsi que des conditions dans lesquelles cette interdiction peut être levée, via le recours à un expert en automobile.

Des services offerts aux adhérents

Pluralité des services

Vos assurances professionnelles

Dans le cadre de l'adhésion ANEA, le cabinet ou l'entreprise d'expertise automobile bénéficie de plusieurs produits d'assurances professionnelles pour l'accompagner dans son quotidien professionnel. Retour sur ces services.



Une assurance de protection juridique générale : ce service transfère vers le service juridique de l'assureur la défense amiable et/ou judiciaire des intérêts de l'adhérent dans le cadre de l'exploitation quotidienne de son cabinet ou d'une entreprise d'expertise automobile (société d'expertise ou expert en automobile exerçant son activité en nom propre).

Cette assurance accompagne l'adhérent dans la résolution, amiable ou judiciaire, de tous ses litiges relatifs à la réglementation et la législation qui lui sont applicables, aux relations avec les tiers (comme ses fournisseurs, ou les autres professionnels avec lesquels il peut être en contact), aux rapports avec l'administration (service des impôts, Caisses de retraite...), et les litiges relatifs à la législation sociale (droit du Travail, Convention Collectives, URSSAF et tout autre organisme collecteur des cotisations sociales).

En plus, l'assureur prendra en charge les frais de défense devant la commission de discipline (CNEA) pour tous les experts en automobiles du cabinet ou de l'entreprise adhérent, qu'ils soient salariés ou non (dirigeant TNS).

En 2019, **19 cabinets** ont utilisé ce service pour résoudre leurs litiges professionnels.



♦ Des services offerts aux adhérents

Une assurance de protection juridique spécialisée

Ce volet spécifique, appelé « Tenue de route », vous permet de bénéficier d'une prise en charge des frais de vos stages de récupération de points, et vous permet de bénéficier d'une assistance dans les procédures liées aux infractions au Code de la route ou les agressions au volant. Vous pouvez également bénéficier d'une participation au financement d'un nouveau permis de conduire (en cas de perte liée à l'activité professionnelle).

Cette garantie est ouverte à tous les salariés du cabinet adhérent de l'ANEA, qu'ils soient experts en automobile, experts en formation, personnel administratif ou fonctions transverses.

En 2019, 30 cabinets ont utilisé ce service pour bénéficier d'une prise en charge de leur stage de récupération de point ou pour résoudre leurs litiges relatifs au Code de la route.

Vous pouvez retrouver toutes les informations concernant ce service et les notices détaillées de ces assurances sur l'Extranet ANEA.



Comment bénéficier de ces services

Pour demander à bénéficier de ce service assurantiel, l'adhérent dispose d'un interlocuteur unique au sein de l'ANEA : le service juridique.

Afin de faciliter les démarches, une adresse mail unique est mise à disposition : sinistre@anea.fr.

Pour réaliser une déclaration de sinistre, il vous suffit d'adresser une demande par mail, accompagnée des pièces justificatives liées à votre litige

- Pour l'assurance de protection juridique : les échanges avec les autres parties au litige, factures, bons de commandes, assignation en justice, etc...
- Pour l'assurance « Tenue de route » : le dernier courrier du Ministère vous informant d'une perte de points ou un relevé de solde de points du permis de conduire, l'attestation de présence au stage et la facture acquittée du stage.



Des services offerts aux adhérents

Site Internet, extranet, portail et réseaux sociaux pour les besoins de la profession



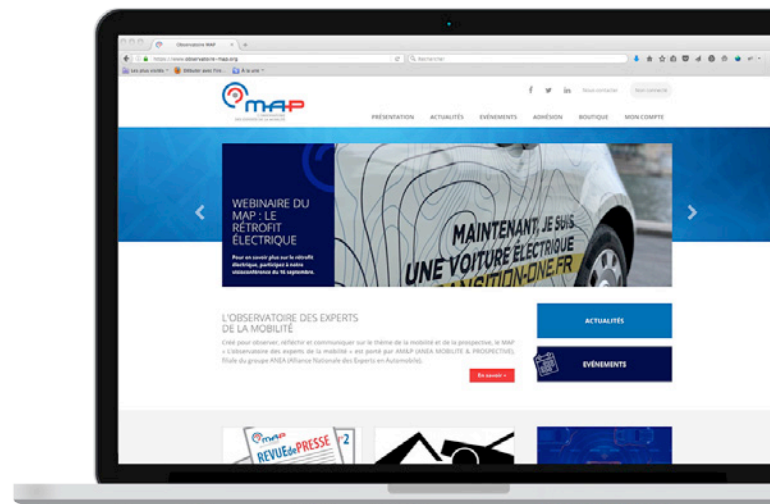
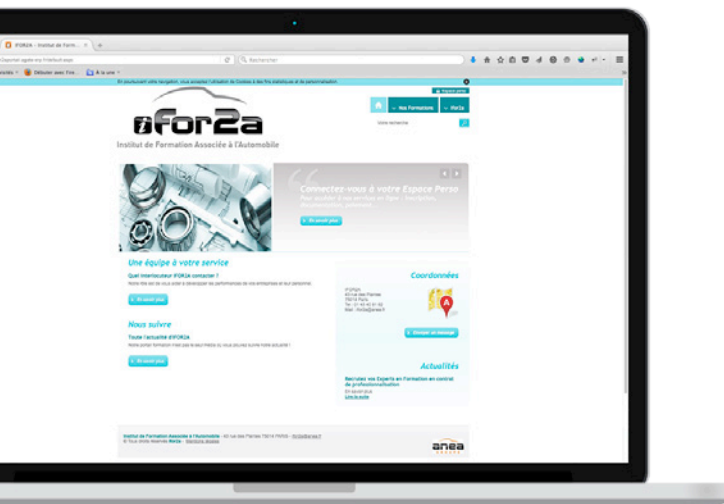
WEB ANEA en chiffres (2019) :
45 789 utilisateurs par an
et 264 902 pages vues sur
le site Internet public.

Portail du **groupe ANEA** et ses filiales et base documentaire pour les adhérents, le site www.anea.fr est axé sur les actualités du secteur et de l'organisation professionnelle. Il présente le fonctionnement des instances, les compétences métiers, la communication extérieure, les besoins en recrutement des experts et personnels administratifs des entreprises d'expertise, l'annuaire des experts en automobile adhérents. Les axes de développement et les actions menées sont aussi relayés sur les pages LinkedIn des différentes entités.

IFOR2A, l'institut dédié à la formation initiale et continue des experts en automobile dispose d'un portail Internet à partir duquel l'ensemble des adhérents peut gérer l'intégralité des commandes de formation.
www.anea.fr/for2a

AR&D, la filiale Recherche & Développement de l'Anea propose aux adhérents en une seule connexion et sur une plateforme unique un accès réservé à tous les services Anea Partage > Analyse de clé, Adela, Historique véhicule, Outil Diagnostic, Concentrateur, Appel d'Offres, Valeurs Partagées, FAQ VE, Carré Expert Auto, Leaseway.
www.ard.anea.fr

AM&P, nouvelle filiale du groupe Anea, ANEA Mobilité & Prospective a pour objectif d'accompagner la profession vers l'avenir et s'intéresser aux évolutions technologiques et sociétales sur les grands thèmes de la mobilité. AM&P est organisateur du Symposium et de l'Université Anea et de ses propres conférences.
www.observatoire-map.org



L'**Extranet ANEA**, réservé aux adhérents, est un centre de documentation spécifique au monde de l'expertise automobile. Actus est une rubrique à consulter très régulièrement : y sont relayées les informations internes à l'ANEA, au métier, à la branche professionnelle.

La Docuthèque propose une base documentaire :

- > **Droit** pour les textes officiels, notes juridiques, Juri'EA, décisions de justice et publications liées au métier.
- > **Social** pour les notifications et avenants de la Convention collective.

> **Infos pros** propose des informations pragmatiques pour l'exercice de l'activité, affiche les repères statistiques des coûts de réparation automobile, partage les bonnes pratiques et charte de déontologie.

> **Communication interne** permet de télécharger l'intégralité des numéros de la Lettre ANEA.

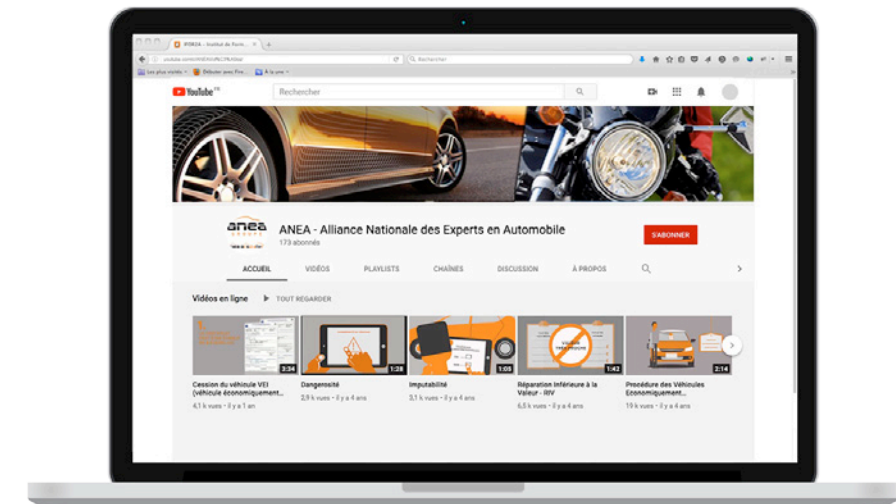
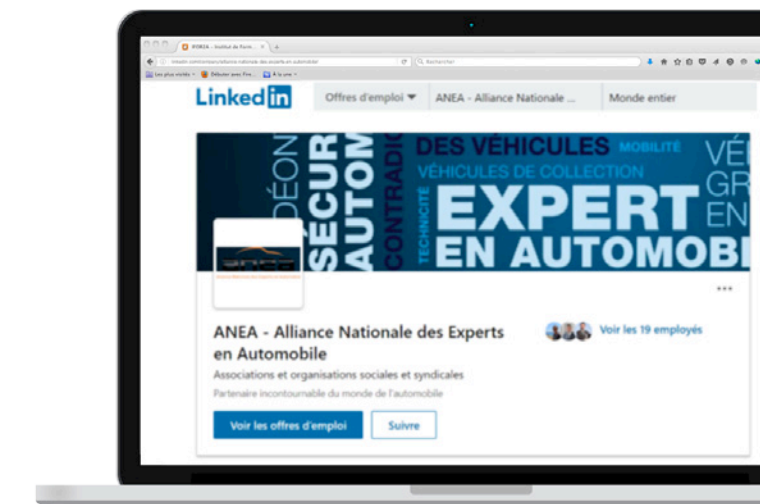
> **Pratique** donne accès aux avantages préférentiels sur les conférences partenaires, la presse professionnelle et les assurances en option.

> **Manifestations et événements** qui rythment l'année sont accessibles avec les synthèses des conférences.

Le groupe ANEA sur les réseaux sociaux

ANEA, IFOR2A et le MAP sont présents sur LinkedIn : Plus de 950 abonnés suivent notamment la **page entreprise ANEA** et génèrent un bon engagement pour amplifier les communications et actions de l'organisation professionnelle.

La chaîne YouTube Anea & les vidéos métiers :
Une bibliothèque de supports audiovisuels pédagogiques est à disposition des membres de l'ANEA pour leur permettre de mieux accompagner les assurés dans la gestion de leurs sinistres. Parce que les procédures métiers et les notions techniques propres à l'expertise automobile ne sont pas toujours faciles à appréhender, ANEA a réalisé 6 vidéos thématiques à destination du grand public (VGE, VEI, RIV, imputabilité, dangerosité, cession du véhicule). Les experts en automobile peuvent ainsi guider les particuliers dans la compréhension du sinistre de leur véhicule en leur diffusant ces vidéos explicatives.



Une qualité de services

Un support juridique ressource

Les notes juridiques

L'ANEA met à disposition de ses adhérents un service juridique, pour les assister au quotidien dans l'exercice de leur activité professionnelle et la gestion de leur cabinet ou de leur entreprise.

Le service juridique reçoit environ une cinquantaine de questions chaque mois sur des thèmes très diversifiés : droit social, droit de la consommation, droit de l'expertise automobile, droit des procédures « véhicules endommagés » ou encore droit de la vente et de la concurrence. À chacune de ces questions, le service juridique fournit à l'adhérent une réponse actualisée (intégrant les dernières nouveautés juridiques) et argumentée, comprenant les références aux textes et/ou jurisprudences se rapportant à la question ou lui apportant un éclairage intéressant.

Le service juridique produit également chaque année plusieurs notes juridiques, afin de traiter en profon-

deur un thème d'actualité juridique, ou des demandes récurrentes d'adhérents pourtant sur un même sujet. Ces notes sont actualisées régulièrement au gré des évolutions législatives ou jurisprudentielles.

Ainsi, en 2019, le service juridique a rédigé et publié, sur l'extranet ANEA, 5 notes juridiques portant sur :

- > L'obtention du résultat de la lecture des codes défauts
- > La transmission des informations enregistrées dans le concentrateur à un tiers (expert judiciaire ou expert utilisateur)
- > La communication d'un rapport d'expertise à la demande d'un expert judiciaire
- > Les bonnes pratiques en matière de frais de port pour les commandes de pièces automobiles
- > La mise en place du Conseil social et économique (CSE) dans les cabinets et entreprises d'expertise automobile

FOCUS : sur la note juridique n° 19-03

Cette note juridique étudie la situation dans laquelle un expert judiciaire entrerait en contact avec un expert en automobile, pour lui demander de lui transmettre l'un de ses rapports d'expertise. Quelle réaction doit adopter l'expert en automobile ?

En introduction, il est rappelé que l'expert en automobile est soumis au secret professionnel. Cette astreinte à ce secret lui interdit de communiquer son rapport à une autre personne que le client, sauf exception visée par la loi (le propriétaire du véhicule dans le cadre de l'expertise de chiffrage). Ce secret vise essentiellement à protéger le client de l'expert en automobile et à empêcher toute communication d'informations ou de documents sensibles le concernant, notamment le rapport d'expertise.

Il est dit que les prérogatives de l'expert judiciaire lui permettent de solliciter la coopération des tiers, dans ses opérations d'expertise. À ce titre, l'expert

judiciaire peut ainsi demander à toute personne, tierce à la procédure, de lui communiquer des informations ou des documents intéressant sa mission d'expertise judiciaire. Toutefois, la note précise que cette prérogative est limitée : le tiers, la personne sollicitée, n'étant pas une partie à l'expertise judiciaire, elle n'a aucune obligation de répondre favorablement à l'expert judiciaire. Ce d'autant lorsqu'il existe un empêchement légitime à cette coopération : une obligation au secret professionnel comme c'est le cas pour l'expert en automobile.

La note conclut que l'expert en automobile doit s'opposer et répondre défavorablement à toute demande de communication d'un rapport d'expertise, émanant d'un expert judiciaire. À défaut, il violerait son obligation au secret professionnel, infraction pénale punie d'un an d'emprisonnement et 15 000€ d'amende.

Une politique d'action professionnelle

Une action pour une branche forte de l'expertise automobile



Sur l'impulsion de la branche, Malakoff-Humanis, l'organisme recommandé pour la gestion du régime de prévoyance collective, propose de nombreux services, à destination des salariés et des cabinets et des entreprises d'expertise automobile.

Un programme de prévention du risque routier

Malakoff-Humanis est un acteur engagé dans la prévention du risque routier, auquel est particulièrement exposé le personnel technique (expert en automobile et expert en formation). Sur ce thème, l'assureur met à disposition des salariés et des entreprises de la branche des animations ludiques, construites sur les règles d'une conduite éco-responsable, autour de nombreux thèmes tels que l'accidentologie, l'usage du téléphone au volant, ou encore la fatigue, etc...

Un Autodiagnostic Prévention, Santé et Sécurité

Avec Malakoff-Humanis, il est possible de réaliser, en ligne et en une vingtaine de minutes, son propre diagnostic en matière de santé et de sécurité au travail pour vérifier le respect des règles en la matière : <https://diagnostic-sante-securite.malakoffmederic.com>.

Un service d'écoute et d'accompagnement psychologique PSYA

Malakoff-Humanis ouvre son service d'écoute et d'accompagnement psychologique (PSYA) aux salariés de la branche. Ce dispositif permet d'être accompagnés, par un professionnel bienveillant, dans les moments difficiles de la vie. Il met également à disposition des fiches pratiques pour mieux appréhender certains événements de la vie comme l'arrêt de travail, l'inaptitude professionnelle, la dépression, et informer sur les démarches sociales, administratives et financières de la vie.

Un dispositif d'écoute, de conseil et d'orientation.

L'organisme de prévoyance met aussi à disposition des salariés de la branche un service personnalisé d'écoute, de conseil et d'orientation du salarié ou de son ayant droit lorsque celui-ci rencontre des difficultés dans le cadre de sa vie courante (deuil, découverte d'un handicap, perte d'autonomie d'un proche). Le conseiller contacté discutera avec le salarié en difficulté, et l'orientera dans les démarches à effectuer. Au cas par cas, des aides

financières pourront également être versées au salarié pour l'aider à faire face à ces difficultés. Ses aides, non systématiques et versées sous conditions de ressources, peuvent par exemple permettre d'adapter le logement au handicap, une aide à l'équipement et à l'appareillage, un complément au dispositif du congé proche aidant, etc... Pour les personnes endeuillées, un dispositif d'accompagnement peut être proposé avec une orientation vers des espaces d'écoute et de proximité spécialisés.

Un dispositif d'aide aux salariés aidants

Pour les salariés de la branche qui sont des proches aidants, c'est-à-dire, une personne en charge d'aider le proche dans sa perte d'autonomie, Malakoff-Humanis leur met à la disposition un site d'aide et d'information. On y trouve des articles et des fiches pratiques pour mieux gérer cette situation et être informé sur les dispositifs d'aides existants. Il permet également de se renseigner sur des équipements utiles aux proches aidants et aux personnes en perte d'autonomie comme des rehausseurs de lit ou de sièges, des barres d'appuis, des télécommandes pour personnes atteintes de déficiences visuelles, etc... Enfin, à l'aide de ce site on peut aussi se renseigner pour rechercher des structures d'accueil pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) www.essentiel-autonomie.com.



◆ Une politique d'action professionnelle au service des adhérents

Une action pour la sécurité automobile : focus sur les 2500 VO

La CFEA a conduit une nouvelle action de sécurité routière en contrôlant 1200 véhicules suspects



d'immatriculation spéciale, interdisant toute cession du véhicule. Cela, afin d'inciter les propriétaires à passer ces opérations de contrôle et à leur interdire de vendre le véhicule en l'état à la réception du courrier d'information.

Dans le même temps, les professionnels experts en automobile de la région Rhône-Alpes se sont organisés, avec des ateliers de réparation, afin de créer des « spots » et de permettre le contrôle de ces véhicules en disposant de tout l'équipement adéquat nécessaire aux vérifications des éléments de sécurité. En tout, plus de 71 journées d'expertise ont ainsi mobilisé la profession pour la sécurisation de ces véhicules.

Ces expertises de contrôle se sont déroulées durant près de 3 mois, d'octobre 2019 à début janvier 2020.

bilan chiffré

1 259

véhicules ont été examinés dans le cadre de ces expertises de contrôle (soit 51% des véhicules suspects)

233

véhicules (18% des véhicules contrôlés) ont été classés comme dangereux ⁽¹⁾

90

véhicules dangereux (soit 40%) ont été réparés sous le contrôle d'un expert en automobile

947

propriétaires n'ont pas donné suite au courrier du Ministère de l'Intérieur ⁽²⁾

(1) nécessitant une reprise des travaux réalisés à l'époque où le véhicule avait été mis frauduleusement en circulation
(2) un second courrier du ministère informera prochainement ces propriétaires que leur véhicule est interdit de circuler

Une nouvelle opération de sécurisation de véhicule a été lancée en 2019. Elle concernait 2458 véhicules d'occasion remis frauduleusement en circulation, principalement dans la région Rhône-Alpes.

À cette occasion, la profession, via la Confédération Française des Experts en Automobile (CFEA), a été appelée à se mobiliser une nouvelle fois, pour prendre part à cette opération de grande ampleur.

Les propriétaires des véhicules concernés ont été avertis de cette opération courant septembre 2019. Un courrier, signé par Emmanuel BARBE, alors Délégué interministériel à la sécurité routière, les informait de doutes quant à la sécurité de leur véhicule et les priait de prendre contact avec la CFEA pour solliciter un rendez-vous pour une expertise de contrôle.

Le Ministère de l'intérieur a, par ailleurs, frappé l'ensemble des véhicules d'une OTCI DSR, à savoir d'une opposition au transfert du certificat

◆ Une politique d'action professionnelle au service des adhérents

Des actions pour réguler la profession

L'année 2019 a été marquée par de nombreux travaux engagés par la profession au niveau du ministère de l'Intérieur. Point sur tous les sujets en cours.

IGA n° 12 - concentrateur unique

Le concentrateur unique de la profession est opérationnel. En 2020, L'ANEA et l'UPEAS devront s'adresser au ministère de l'Intérieur pour demander la signature d'une convention d'habilitation et dénoncer dans le même temps les conventions précédentes. Le ministère de l'intérieur (DSR*) rappelle que la mise en place d'un concentrateur ne doit pas rendre obligatoire l'adhésion à une organisation professionnelle et rester autant que possible à un coût annuel au plus équivalent à celui de la possession d'une clef d'authentification pour télétransmettre dans le SIV par formulaire web.

Le fonctionnement de ce concentrateur unique sera régulé par un Comité éthique piloté par la profession. Ce comité pourra saisir la DSR d'éventuelles questions.

SIV : évolutions à venir

La DSR s'est engagée à communiquer à l'ANEA un modèle de fiche d'expression de besoin (FEB) afin que le besoin soit précisément défini pour permettre une évolution du profil « expert en automobile ». Ces derniers doivent pouvoir corriger leurs erreurs dans le SIV. L'évolution sera inscrite au programme des évolutions du SIV, déjà bouclé jusqu'à fin 2021.

IGA n°2 - Véhicule à Réparation Contrôlée (VRC)

La CFEA a transmis à la DSR le rapport de fin de pilote définitif sur l'expérience relative aux véhicules endommagés non garantis. Les conclusions de ce rapport n'ont pas fait l'objet d'un consensus, les assureurs ne sont pas favorables à deux des quatre propositions de ce rapport

- > Extension de la déclaration « suspension VE » aux réparateurs et aux dépanneurs ;
- > Rendre obligatoire l'expertise du véhicule non garanti.

Les deux autres propositions ont recueilli l'unanimité des participants :

- > Renforcer l'intérêt pour les Forces de l'ordre de déclencher une « suspicion VE » ;
- > Elargir la procédure VE aux dommages aux pièces de sécurité non imputables au sinistre.

Ce rapport va être analysé par la DSR pour voir quelles suites seront réservées aux propositions qui y sont formulées.

Révision de l'arrêté du 29 avril 2009

Les propositions d'amélioration visent les :

- > Les critères d'irréparabilité technique
- > Les critères de dangerosité pour engager la procédure VGE
- > La méthodologie du suivi et du contrôle des réparateurs incluant la normalisation du PV de suivi

Sur la base des travaux conduits par le comité de suivi VE, un arrêté modificatif sera pris en 2020.

Intervention des Experts en automobile en fourrières :

La loi LOM autorise le gouvernement à adopter par voie d'ordonnance les dispositions nécessaires en vue de créer un système d'information dédié aux véhicules mis en fourrière. La DSR indique que l'expert en automobile interviendra désormais hors fourrière, dans le cas où le véhicule est récupéré par son propriétaire alors que les forces de l'ordre ont enregistré une « suspension VE ».

Le dispositif d'expertise hors fourrière sera travaillé en concertation entre la profession et la DSR.

Décret déontologie de l'expertise auto

Le texte de la profession est en cours de transmission au Conseil d'État via le secrétariat général du Gouvernement (SGG).

Projet de recommandation sur l'Intelligence Artificielle (IA)

La profession a lancé un groupe de travail chargé de rédiger une recommandation pour encadrer l'usage de l'IA par l'expert en automobile. La DSR a demandé à être régulièrement informée des avancées des travaux. Sur le fond, elle réitère le principe selon lequel l'expert en automobile qui fera usage de l'IA pour rédiger son rapport, reste responsable in fine de ses conclusions.

Des filiales pour mutualiser certaines activités

IFOR2A pour la formation



Johann LE BIHAN

Vice-président
national délégué
à la filiale IFOR2A

IFOR 2A, c'est votre organisme de formation référent pour votre formation professionnelle et celle de vos salariés. Sa mission essentielle, ce sont les actions de formation pour le développement des compétences, l'adaptation, la certification de nouvelles compétence mais aussi et surtout l'insertion dans le métier d'expert en automobile.

Concernant la préparation au diplôme de vos experts en formation, IFOR 2A a travaillé dans deux directions :

- > Adapter le module à la réforme de la formation professionnelle pour que la préparation au diplôme soit compatible avec les dispositifs légaux d'alternance : contrat de professionnalisation et Pro-A ;
- > Renforcer la préparation au diplôme pour améliorer les résultats des candidats au diplôme qui sont encore de l'ordre de 50%.

Le nouveau modèle que nous proposons est né de notre volonté de réformer l'offre de formation et de notre capacité à nous transformer, en offrant la flexibilité nécessaire aux cabinets et aux entreprises que nous accompagnons. Car il n'y aura plus un modèle de formation standardisé pour préparer les experts en formation mais un parcours de formation, à bâtir, pour chacun de vos experts en formation, selon vos besoins. IFOR 2A est maintenant organisée pour vous assister et construire, avec chacun d'entre vous, le parcours de formation ad hoc.

Nous avons aussi redimensionné nos partenariats avec les centres de formation (les lycées), en nous recentrant plus près de vous avec des acteurs qui partagent totalement nos valeurs et nos objectifs de réussite.

Sur le chapitre de la certification de nouvelles compétences, IFOR 2A a commencé à élargir son offre relative aux formations certifiantes et qualifiantes. En 2019, un partenariat avec l'université d'Aix-Marseille a permis de proposer le diplôme universitaire « Aspects juridiques des véhicules autonomes ».

Au niveau structurel, IFOR 2A se transforme pour répondre aux process de certification rendus nécessaires, en anticipant les attentes, les évolutions des réglementations permettant à nos clients de disposer d'une offre en phase avec les besoins de la profession et éligible aux règles de notre OPCO. Précédemment certifié DATADOC, IFOR 2A et ses équipes travaillent, à présent, à l'obtention de la certification QUALIOPI. Cela sera effectif au cours de l'année 2021, pour un démarrage en Janvier 2022. Cette certification sera le prochain sésame pour bénéficier encore des prises en charge auprès de l'OPCO EP.

11 commissions techniques investies dans l'ingénierie de nos formations

2 roues :
Christophe BELLEMBOS - président

Accidentologie :
Arnaud LAGUITTON - président

Expertise maritime :
Jean-Luc DEL BOVE - président

Fraude :
Alban ADAMO - président

Juridique :
Christophe MARCAGGI - président

Labellisation :
Ludovic CAHOREAU - président

MATP :
Jean-Michel SINTIVE - président

Poids lourds :
Nicolas MOREL - président

VE :
Stéphane GROS - président

Véhicules de collection :
Brice TERENDIJ - président

Véhicules de loisirs :
Pierre-Yves DEBUISNE - président

2019 : la formation en chiffre

Formation INITIALE

	Diplômé	
	IFOR 2A	National
AIX-MARSEILLE	60%	42,4%
BORDEAUX	33%	45,9%
DIJON	28,57%	30,8%
GRENOBLE	48%	50%
NANCYI	75%	60%
RENNES	42,86%	42,1%
VERSAILLES	55,7%	50%
Total	49,59%	49%

Source : Données fournies par l'Education nationale et IFOR 2A

Formation CONTINUE

123 sessions
de formations dispensées
soit **1252** formés dont :



Événementiel 2019 :
SIMA (74 participants)
INNOVAGRI (55 participants)



Réseau ou assureur :
20 sessions soit 180 formés



Catalogue :
100 sessions soit 934 formés



CESU* :
1 session soit 9 formés

(*) Certificat d'enseignement supérieur

Prépa DEA se renforce

Un troisième module, dédié à la préparation à l'épreuve E.51 Véhicule gravement endommagé (VGE), vient d'être mis en place. Les Experts en formation (EEF) sont mis en situation de soutenir leur dossier VGE, en s'appuyant sur une présentation Powerpoint.

Cela permet de contrôler le dossier VGE pour comprendre comment bien le structurer en vue de l'épreuve orale. Le module se déroule en présence des tuteurs, chacun peut ainsi prendre la pleine mesure du travail fourni par l'EEF et des réajustements nécessaires à mettre en place avant l'épreuve du DEA 2019.

Notre communication en digitale pour nous suivre

- > <http://anea.fr/for2a/> (site web)
- > <https://ifor2aportal.agate-erp.fr/default.aspx> (portail formation)
- > <https://www.linkedin.com/showcase/5389334/admin/> (LinkedIn)

Retour sur nos actions

11 parutions pour notre newsletter mensuelle en continu

3 Flashs infos

22 publications LinkedIn

57 actualités sur le site Web Ifor2a/Anea

10 actualités sur le portail formation

1 encart dédié dans la parution hebdomadaire de la newsletter Anea

Focus

Expert en automobile spécialisé en véhicules de collection : bientôt une formation certifiante

Le groupe de travail paritaire, mis en place en 2019 au sein de l'OPCO EP, a répondu favorablement à la création d'un CQP⁽¹⁾ dédié à l'expertise des véhicules de collection est donc favorable. Ce CQP serait à inscrire au Répertoire Spécifique et non au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP) car il vise une spécialisation du métier existant et non un métier à part entière.

L'étude révèle que sur ce type d'expertise, les entreprises qui souhaitent réaliser des prestations sur des véhicules de collection doivent s'appuyer sur des compétences spécifiques. En effet, les compagnies d'assurance expriment des attentes fortes en termes de garantie donc de compétences sur cette expertise. Or, trop de collectionneurs « s'autoproclamant comme des sachants » interviennent dans cette activité d'expertise alors qu'ils ne sont pas habilités.

(1) Certificat de qualification professionnelle

Par ailleurs, les salariés titulaires du diplôme d'expert en automobile souhaitent avoir davantage de perspectives d'évolution professionnelle en se spécialisant. La formation initiale ne couvre pas entièrement les compétences en matière de véhicules de collection et les formations continues existantes sont non certifiantes.

Par ailleurs c'est un marché en forte évolution. Ainsi, entre 2005 et 2015 :

- > Le chiffre d'affaires généré pour le véhicule de collection a progressé de 25%
- > Le nombre de personnes travaillant dans le domaine des véhicules historiques a progressé de 30%
- > Le nombre de véhicules anciens a progressé de 18%

Le référentiel d'activité et d'évaluation sont en cours de rédaction, les membres de la commission des véhicules de collection sont associés à ce travail.

LE GOUPE PILOTE : Nouveau partenaire de la formation expertise des véhicules de loisirs

Sous l'impulsion de la commission véhicules de loisirs, IFOR2A s'est associée au groupe PILOTE pour relancer la formation sur l'expertise des véhicules de loisirs. Le module de deux jours de formation est axé sur les véhicules de loisirs.

Programme :

- > identifier les techniques de fabrication des véhicules de loisirs
- > apprécier les techniques de réparation

- > acquérir une méthodologie d'expertise de ces matériels
- > connaître les prescriptions et réglementations pour les véhicules de loisirs.

La formation se déroule à l'usine du groupe PILOTE du Maine-et-Loire Pilote dans le bâtiment MS. Elle est coanimée par les techniciens de PILOTE et les experts en automobile de la commission véhicules de loisirs.

Le saviez-vous ?

Le portail WEB formation est le nouvel atout digital d'IFOR 2A, il s'inscrit dans la démarche de qualité de service qui tend vers un « zéro papier ». Mis en œuvre en 2019, ce canal dynamise les échanges avec tous les interlocuteurs : cabinet et entreprises d'expertise, stagiaires, et formateurs. Avec ce portail formation, le cabinet peut réaliser de nombreuses démarches : consulter le catalogue, valider votre inscription, payer en ligne, évaluer nos formations, télécharger la documentation administrative et pédagogique. L'espace personnel donne accès à tout son parcours de formation chez IFOR2A.

Des filiales pour mutualiser certaines activités

AR&D pour la recherche et le développement



Ahmet AKKUS

Vice-président national

Délégué à la filiale AR&D

La filiale ANEA recherche & développement, dont j'ai la charge, accompagne les experts en automobile dans le cadre de leurs missions quotidiennes en leur apportant un soutien au travers d'outils informatiques et technologiques mutualisés. Ces outils sont maintenus et constamment améliorés afin d'assurer aux utilisateurs une qualité de service optimum. Pour cela nous essayons de rester à l'écoute du secteur et de ses besoins pour produire de nouvelles solutions qui puissent répondre aux attentes formulées. Dans ce cadre nous assurons aussi le lien avec les différents acteurs et partenaires, que ce soient les autorités (notre ministère de tutelle) ou les clients des cabinets d'expertise automobile. C'est ainsi que nous avons travaillé en 2019 à l'élaboration d'un concentrateur unique à la profession pour répondre à la demande des pouvoirs publics ou encore à l'évolution du système WSA en proposant à présent la version WSA2.

Un panel de services complémentaires :

Au travers de notre plateforme extranet nous proposons différents services dédiés à la profession, dont vous trouverez la liste dans l'encadré ci-après. Grâce à notre concentrateur nous mettons également à disposition des services « ANEA Partage », basés sur les données agrégées au travers des expertises et autres services. Il s'agit d'un portail informatique composé d'un certain nombre d'options (**Foire aux questions** pour répondre aux interrogations métiers sur le véhicule endommagé, **Valeurs partagées** pour tester la cohérence des valeurs de reprise à dire d'expert (VRAD), **Historique** pour contrôler l'exactitude des informations concernant le kilométrage d'un véhicule, **Appel d'offres** à destination des professionnels de la déconstruction automobile strictement référencés).

Au service des cabinets et entreprises d'expertise automobile :

Accompagner efficacement tous les adhérents de l'ANEA, telle est la raison d'être de notre filiale et nous mettons pour cela tout en œuvre pour y parvenir, avec toutefois une limite qu'il me semble important de préciser. En effet, les compétences de notre filiale ainsi que ses interventions se cantonnent forcément à l'apport des services et outils qu'elle développe. Il appartient ensuite à chaque entreprise et cabinet d'assurer en interne, à son propre niveau et à partir de ses propres compétences (à l'image des services de téléphonie mobile et/ou d'internet), la coordination technique avec ses propres interfaces et outils de gestion métier. Ainsi, il n'est pas du ressort d'AR&D de solutionner et intervenir sur les problèmes techniques annexes rencontrés sur le terrain par les entreprises et les professionnels car nous ne disposons pas des ressources internes nécessaires pour assurer une telle mission. Par contre, AR&D assure bien évidemment le suivi de problèmes découlant directement du fonctionnement des outils et services que la filiale propose.

Un panel de services

La plateforme extranet AR&D met à disposition un ensemble d'outils et de services dédiés à la profession :

- Analyse de clé en partenariat avec LARBI EXPERTISE.
- Analyse des fluides (huile, carburant) sous ADELA.
- Recherche d'antécédents sinistre.
- Outils diagnostic spécialement développé avec et pour les experts en automobile en partenariat avec Avl Ditest.

- Appels d'offres pour les véhicules accidentés en partenariat avec ACCIAUTO.
- Concentrateur métier, permettant un échange direct et sécurisé avec le Système d'immatriculation des véhicules (SIV).

AR&D met également à disposition des services aux adhérents ANEA en restituant les données agrégées par le concentrateur ANEA.

Focus

Le concentrateur ANEA en ordre de marche pour devenir le concentrateur unique de la profession :

Le concentrateur est un relais d'échange entre les experts en automobile et le Système d'immatriculation des véhicules (SIV) administré par l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS). Il permet d'assurer la transmission, de façon dématérialisée, des données relatives au véhicule gravement endommagé (VGE) et au véhicule économiquement irréparable (VEI), conformément aux articles L. 327-2/L. 327-4/L.327-5 du code de la route. Cette transmission permet de déclencher la procédure Véhicule endommagé (VE) pour assurer le suivi des réparations puis lever l'interdiction de circuler lorsque le certificat de conformité est établi.

Après plus de 10 ans de fonctionnement (1^{er} juin 2009 date d'entrée en vigueur de la procédure VE), l'Etat a préconisé, au travers de l'Inspection générale de l'administration (IGA), le passage de tous les dossiers VE au moyen d'un concentrateur unique, demande

appuyée par la Direction de la sécurité routière (DSR), notamment dans le but de faciliter la surveillance afin d'éviter les risques de fraude.

A l'issue des travaux entrepris en liaison étroite avec BCA Expertise détenteur de l'autre concentrateur, le concentrateur de l'ANEA a été choisi pour assurer la fonction de concentrateur unique.

Pour veiller au bon fonctionnement de cet outil, le principe d'un comité éthique a été adopté en novembre 2019 par le Conseil d'Administration de l'ANEA. Ce comité doit notamment s'assurer du bon développement et fonctionnement du concentrateur afin que ce dernier puisse aussi répondre à tous les besoins et soit parfaitement adapté à toutes les parties prenantes.

La solution finale sera mise en place après validation de la convention avec l'Etat.



Valise de diagnostic

La valise de diagnostic a été développée en partenariat avec la société AVL Ditest qui en assure régulièrement la mise à jour. C'est un outil générique pensé avec des fonctionnalités spécifiques aux métiers de l'expertise automobile et adapté aux typologies de missions traitées par les professionnels du secteur.

La valise permet notamment d'analyser les fonctions sécuritaires du véhicule, d'identifier l'origine exacte d'une panne, de repérer immédiatement un véhicule

maquillé. Elle permet aussi et avant tout d'assurer une totale indépendance de l'expert en automobile dans ses opérations qui peut ainsi s'appuyer sur son propre matériel.



WSA2 : la solution WSA évolue

WSA est un service qui a été développé pour assurer la mise en relation des experts en automobile et de leurs clients, afin d'automatiser et de faciliter la transmission des ordres de mission.

WSA2 est une évolution du service d'origine qui propose plus de champs d'information disponibles afin de rendre les échanges plus fluides et surtout plus complets sur le plan des informations contenues.

Zoom sur ADELA

ADELA est un service d'analyse très utilisé par les experts en automobile dans le cadre de leur mission. Sa force repose sur ses tarifs avantageux, son panel varié d'analyses ainsi que sur l'expérience de Gérald ENEE, consultant ADELA pour AR&D et diagnostiqueur motoriste de profession.



Gérald ÉNÉE
Consultant pour AR&D

Avec le recul des analyses effectuées depuis la création d'ADELA, quels sont les éléments les plus souvent concernés ?

Gérald Enée : Le service ADELA après 8 ans d'existence arrive à maturité. Les cas le plus souvent traités concernent d'une part les contrôles des organes des véhicules incendiés et d'autre part les contrôles de carburant dans le cadre de dégradation des systèmes d'injection. Pour les véhicules incendiés la plupart de contrôles se font sur les moteurs sachant qu'il ne faut pas oublier les boîtes de vitesses automatiques dont la fiabilité peut autant être mise en cause que celle des moteurs. A titre indicatif sur l'ensemble des moteurs contrôlés dans le cadre d'incendies, plus de 50 % ressortent avec une défectuosité fonctionnelle qui devait être perceptible à l'utilisation, pourcentage que l'on retrouve également sur les boîtes de vitesses automatiques. Pour ce qui est des 4x4 les boîtes de transfert et ponts sont aussi à prendre en considération.

L'évolution des carburants et de leur qualité a-t-elle une incidence sur d'éventuels dysfonctionnements ?

GE : En ce qui concerne les carburants, la qualité des essences est de plus en plus sujette à question. En effet une « pollution » de plus en plus récurrente est l'utilisation de E85 sur des moteurs non programmés pour utiliser ce type de carburant. Dans ce type de cas de figure, les conséquences sur la métallurgie se fait sentir principalement sur les hauts de moteurs. Il faut

noter qu'une analyse d'huile moteur ne permettra pas de mettre en évidence l'utilisation d'éthanol, la phase alcool s'évapore et n'est pas visible dans l'huile en cas de dilution même forte.



Le service ADELA va-t-il évoluer sur le plan des analyses proposées ?

GE : L'évolution dans les prochains mois est la mise à disposition d'un nouveau service concernant la fraude à l'utilisation d'un extincteur. Les poudres utilisées par ces systèmes ont un pouvoir agressif à terme irréversible vis à vis de certains métaux et circuit électrique malgré un nettoyage complet. Ce n'est pas le cas avec des poudres tel que le talc ou la farine ce qui entraîne à avoir des suspicions de fraude. ADELA proposera donc très prochainement un service d'analyse pour confirmer ou non l'utilisation d'extincteur dans le cadre d'incendie par l'analyse des poudres retrouvées au sein des véhicules. Une communication spécifique sera adressée dès que ce service sera opérationnel.

3 019
missions d'analyses en 2019

17 215
missions d'analyse depuis
la création du service

◆ Des filiales pour mutualiser certaines activités

AM&P pour l'événementiel, la communication et la prospective



Christophe THEUIL
Président du MAP

Observer, réfléchir et communiquer sur le thème de la mobilité et de la prospective, tels sont les grands objectifs que nous poursuivons au travers d'ANEA Mobilité & Prospective (AM&P), une filiale du groupe ANEA, constituée en juillet 2017 pour accompagner la profession de l'expertise en automobile dans ses besoins d'ouverture, de regarder vers l'avenir, d'observer les changements, de s'intéresser aux évolutions technologiques et sociétales sur les grands thèmes de la mobilité.

Dans ce cadre, AM&P a créé le MAP, l'observatoire des experts de la mobilité, spécialement pensé pour favoriser l'information, la prospective et mettre en place une dynamique de partage, d'échange et de réflexion avec tous les acteurs de la filière de la mobilité (pouvoirs publics, institutions, secteur économique...).

Pour mener sa mission, le MAP organise des événements, assure une veille régulière de l'actualité sur les grands thèmes de mobilité, entretient un travail de lobbying et de relationnel, participe au débat public en répondant aux invitations des médias.



Le MAP est ouvert à tous les acteurs de la filière de la mobilité

Au-delà de la profession de l'expertise en automobile, le MAP est ouvert à toutes les organisations, à toutes les entreprises qui sont intéressées par ses actions et par les sujets abordés. Ainsi, ses événements intitulés « Les Ateliers de MAP », organisés régulièrement sur des thématiques prospectives et d'actualité, sont accessibles à tous les professionnels de la filière de la

mobilité. De même, au travers de ses clubs (club Actu/club Event/club VIP), le MAP propose des services de veille d'actualité, des tarifs préférentiels sur les événements payants organisés et ses publications, des rencontres en cercle restreint avec des personnalités. Si l'ensemble des cabinets d'expertise membres de l'ANEA sont membres du club du MAP, d'autres entreprises ont également choisi de faire confiance à notre observatoire. Le MAP se propose également d'accompagner les structures qui le souhaitent dans l'organisation d'un événement, dans des études et réflexions notamment

grâce à son service événementiel, sa cellule d'étude ou encore son think tank.

L'équipe dirigeante d'ANEA Mobilité & Prospective : un binôme complémentaire

AM&P est présidée par **Christophe Theuil**, expert en automobile et Président délégué de l'ANEA et dirigée par **Laurent Hecquet**, homme de conviction et d'engagement, attaché à l'intérêt général qui a œuvré durant plus de 25 ans à la représentation associative des usagers de la route.

Christophe THEUIL
Président du MAP

Président délégué de l'Alliance nationale des experts en automobile, Christophe Theuil, expert en automobile depuis plus de 18 ans, dirige un cabinet d'expertise composé de 30 salariés et actif sur les départements de la Charente-Maritime, de la Charente, de la Vendée et des Deux-Sèvres. Il est également vice-président du réseau Expertise

& Concept qui regroupe 65 cabinets et plus de 500 collaborateurs et collaboratrices en France métropolitaine et outre-mer. Fort d'une première expérience professionnelle de 4 années dans l'aviation légère de l'armée de terre qui lui a valu d'être décoré de la Croix du combattant, du Titre de reconnaissance de la nation, de la Médaille de l'OTAN, de la Médaille commémorative française et de la Médaille de la Défense nationale, Christophe Theuil est un homme d'action, convaincu par l'intérêt général et la nécessité de faire preuve d'anticipation et de pros-

pective, surtout sur un sujet aussi important que celui de la mobilité qui concerne tous les citoyens.



Laurent HECQUET
Directeur général du MAP

Homme de conviction et d'engagement, attaché à l'intérêt général, Laurent Hecquet bénéficie d'une expérience associative nationale de plus de 25 ans (au sein de l'Automobile Club de l'Ouest, de l'association 40 millions d'automobilistes et du

think tank Automobilité & Avenir). Fort de ses interventions dans différentes grandes thématiques (sécurité routière, consumérisme, fiscalité, énergie, infrastructures routières, développement durable...) aux côtés du monde économique, des pouvoirs publics et des décideurs politiques, Laurent Hecquet poursuit aujourd'hui son action au sein du MAP en se situant dans l'anticipation et la prospective vis-à-vis des besoins de mobilité des personnes.

Un site Internet dédié : www.observatoire-map.org



Focus

Les Ateliers du MAP « Tout comprendre des nouveaux enjeux de mobilité et des solutions existantes »

Les ateliers du MAP sont des événements organisés sur des thématiques d'actualité ou de prospective, avec l'intervention de spécialistes reconnus. Destinés à apporter de l'information, les ateliers ont également pour but de favoriser le networking.

Le véhicule électrique peut-il vraiment atteindre les objectifs de déploiement fixés par les pouvoirs publics ?

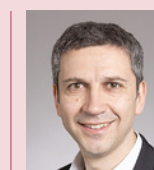
Le 3 juillet 2019, Auditorium de la Mairie de Paris, en partenariat avec la Mairie de Paris, AVERE France et ANEA, avec le soutien de Mobivia, SGS et Ifor2A.

Les grands thèmes abordés :

- > **Le Véhicule** : les technologies employées et leurs évolutions potentielles sont-elles de nature à convaincre / rassurer les citoyens ? (la motorisation, la batterie)
- > **L'Usage** : Quelles solutions de recharge pour répondre aux besoins des utilisateurs et quel coût réel de l'énergie à moyen terme ? (la charge, la maintenance, agir sur le parc roulant)
- > **La vision stratégique et politique** : les mesures d'accompagnement (de la filière et des citoyens) sont-elles à la hauteur des ambitions ?

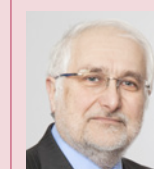
Avec la participation de :

Aurélien Solans Mairie de Paris, **Joseph Beretta** Avere France, **Dominique Auverlot** Ministère de la transition écologique et solidaire, **Michel Forisier** Valéo, **Hervé Rivoalen** EDF, **Pierre Clasquin** Total, **Bruno Lebrun** Gireve, **Bénédicte Barbry** Mobivia, **Aymeric Libeau** Transition One, **Hervé Levifve** Mairie de Paris, **Yvan Gieysse** Mairie de Paris, **François Mondello** ANEA.



« Accepterions-nous de boire une eau du robinet dont la mauvaise qualité serait la troisième cause de mortalité dans le monde ? Les trois quarts de la population française vit en ville, quinze aires urbaines sont soumises à un Plan de Protection de l'atmosphère parce que l'air qui y est respiré n'est pas potable, pour continuer la comparaison avec l'eau. La première source de pollution en ville est celle émise par la combustion de carburants fossiles dans les transports. Il faut donc agir maintenant sur nos mobilités quotidiennes et utiliser des moyens de transport adaptés aux villes, non polluants, économes en énergie. La mobilité électrique, à condition que chaque véhicule thermique ne soit pas remplacé demain par son équivalent électrique, peut être un outil pour retrouver un air potable. »

Christophe Najdovski - Maire adjoint Mairie de Paris, chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public



« La mobilité électrique se développe rapidement poussée par les pouvoirs publics et les constructeurs automobiles. Même si nous sommes convaincus qu'il faut réaliser cette mutation, elle suscite encore beaucoup d'interrogations sur le coût, l'autonomie, la recharge, le recyclage sans oublier les conséquences sur la compétitivité de nos industries. Cet atelier du MAP sur le VE apporte un décryptage de toutes ces questions au travers des visions stratégiques et politiques des acteurs de la filière avec un focus sur les aides existantes, les mesures à venir de la loi LOM, l'évolution des technologies électriques et la nécessaire éducation des citoyens. Les débats ont été denses et instructifs, et sont retranscrits fidèlement dans les actes de cet atelier. »

Joseph BERETTA - Président de l'Avere-France



Distraction et somnolence au volant : quelles solutions pour rester vigilant ?

Le 3 décembre 2019, auditorium de la Fédération française de l'assurance (FFA), en partenariat avec Association des sociétés françaises d'autoroute (ASFA), Assurance prévention et ANEA.

Les grands thèmes abordés :

- > **Constat** : des conducteurs de moins en moins connectés à la conduite
- > **Hyperconnexion, hypercalories** : les scientifiques nous alertent !
- > **Que dit la loi** et quelles attentes pour les acteurs de la sécurité ?
- > **Sensibiliser et agir** : des startups proposent des solutions

Avec la participation de :

Emmanuel Barbe - Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, **Christophe Boutin** - ASFA, **Eric Lemaire** - Attitude Prévention, **Maddy Scheurer** - Porte-parole de la Gendarmerie Nationale, **Damien Pichereau** - Député de la Sarthe, **Philippe Gosselin** - Député de la Manche, **Nathalie Irisson** - Attitude Prévention, **Laurent Karila** - Psychiatre, **Frédéric Saldmann** - Médecin cardiologue et nutritionniste, **Stéphane Pénet** - Fédération Française de l'Assurance, **Thierry Tricard** - Gatard et asso-

ciés, **Christine Allard** - Sanef, **Bernadette Moreau** - Fondation VINCI Autoroutes, **Claire Duffosé** - APRR.



« Ce genre d'événement est pour nous très important car cela permet de croiser notre regard avec celui d'autres acteurs. Nous sommes persuadés que c'est en échangeant, en innovant, en s'améliorant tous les jours que nous pourrions progresser et améliorer encore la sécurité sur nos autoroutes qui sont déjà les infrastructures les plus sûres. Voir également que des législateurs sont à nos côtés pour participer à ces travaux est un signe très positif. Nous sommes vraiment très heureux d'avoir pu contribuer activement, aux côtés du MAP, à l'organisation de cet Atelier qui touche un thème essentiel pour tous les autoroutiers que nous représentons. »

Christophe BOUTIN - ASFA - Délégué général



« Assurance Prévention travaille sur le lien entre la nutrition et la somnolence au volant, thématique rarement explorée. Prendre part à cet événement est une excellente occasion de faire partager nos constats mais aussi de pouvoir échanger avec le secteur des autoroutes avec lequel nous avons assurément des actions à développer conjointement, notamment lors des grands départs. Nous tenons à remercier le MAP d'avoir pris l'initiative d'organiser cet Atelier de sécurité routière auquel nous sommes vraiment très heureux de nous être associés. »

Nathalie IRISSON - ASSURANCE PRÉVENTION - Secrétaire générale

Les Actes :

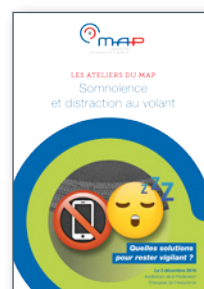
Revivez l'intégralité de ces Ateliers grâce aux Actes que vous pouvez vous procurer sur la boutique : reprise exhaustive et qualitative de l'ensemble des interventions + l'accès à toutes les séquences vidéo correspondantes.

Plus d'information cliquez ici >>>



3 juillet 2019

Le véhicule électrique peut-il vraiment atteindre les objectifs de déploiement fixés par les pouvoirs publics ?



3 décembre 2019

Somnolence et distraction au volant. Quelles solutions pour rester vigilant ?



Les événements de l'ANEA organisés par AM&P en 2019



Le symposium ANEA 2019

Cette édition 2019 a été consacrée au thème de la sécurisation des transactions de véhicules d'occasion entre particulier qui concerne plus de 3.5 millions d'échanges soit 70% des 5 millions d'immatriculations annuelles de V.O. C'est un domaine où

les contentieux sont fréquents et variés (vice caché, compteur trafiqué, défaut d'entretien...), laissant les personnes concernées très souvent désemparées et pouvant avoir aussi des répercussions sur le plan de la sécurité routière.

Faut-il mieux encadrer cette relation commerciale ? Un tiers de confiance professionnel pourrait-il proposer ses services afin d'accompagner les deux parties (vendeur et acheteur), les conseiller et formaliser la transaction ? Faut-il un cadre réglementaire plus stricte pour sécuriser les échanges ?...

Autant de questions que l'ANEA a souhaité aborder dans le cadre de cet événement 2019 qui s'est tenu le 29 mars de 9h00 à 12h15 à l'Espace Elysées - Biarritz.

Le rapport de synthèse (format numérique PDF HD interactif et/ou brochure papier) vous propose de revivre les temps forts du symposium ANEA 2019 grâce à la transcription exhaustive des différentes interventions et les séquences vidéo correspondantes.

Voir la boutique MAP >>>



Au programme :

- > La réalité des problèmes rencontrés par les consommateurs
- > Le regard et les attentes des autorités
- > Des solutions pour faciliter l'information et la traçabilité
- > Le point de vue du juriste praticien
- > Le point de vue du législateur

Avec la participation de :

Mamut Protection Juridique (Olivier BONNAMY, Responsable technique)

Automobile Club Association (Céline Kastner, Directrice juridique et des politiques publiques)

Direction Sécurité Routière (Emmanuel Barbe Délégué Interministériel et Simon Caqué Chef du bureau Expertise automobile DSR)

Direction Générale de la Concurrence de la Consommation et de la Répression des Fraudes (Laetitia Tailliez, Responsable du Bureau Secteur Automobile)

Direction Générale de la Gendarmerie Nationale (capitaine Christophe Favot, Service central de renseignement criminel - chef du Département atteintes aux biens)

Car Pass (Michel Peelman Administrateur Délégué)

Certificare (Bruno Nedelec CEO fondateur)

Paycar (Vincent Marty-Lavauzelle Président fondateur)

L'expertise en automobile / Carré Expert Auto (Christophe Theuil Président délégué ANEA)

Laurent Mercié (Avocat spécialiste droit de la consommation)

Damien Pichereau (Député de la Sarthe, Secrétaire de la commission développement durable de l'A.N., Président du groupe d'études véhicules terrestres)

L'Université ANEA 2019

L'université ANEA 2019 s'est tenue les 17 et 18 octobre 2019 au parc des expositions de Paris portes de Versailles et plus particulièrement au Terminal 7 dans le bâtiment 7, à proximité du salon EquipAuto, le salon international de l'après-vente automobile et des services pour la mobilité.

Précédée par l'Assemblée générale de l'ANEA, l'Université 2019 a été organisée autour de conférences, de tables rondes et de visites libres d'Equip Auto. Placée sous le thème central de la «LOM», Loi d'orientation des mobilités qui venait d'être débattue par le parlement, cette rencontre a traité de sujets impactés par la loi et qui concernent la profession de l'expertise automobile.



Au programme :

- > La LOM : présentation globale / contexte
- > Véhicule autonome : Le régime de responsabilité applicable
- > Véhicule autonome et connecté : l'accès aux données événementielles du véhicule
- > Le statut des EDP-NVEI (nouveaux engins de déplacement personnel)
- > La fin du monopole sur les pièces de carrosserie automobile.

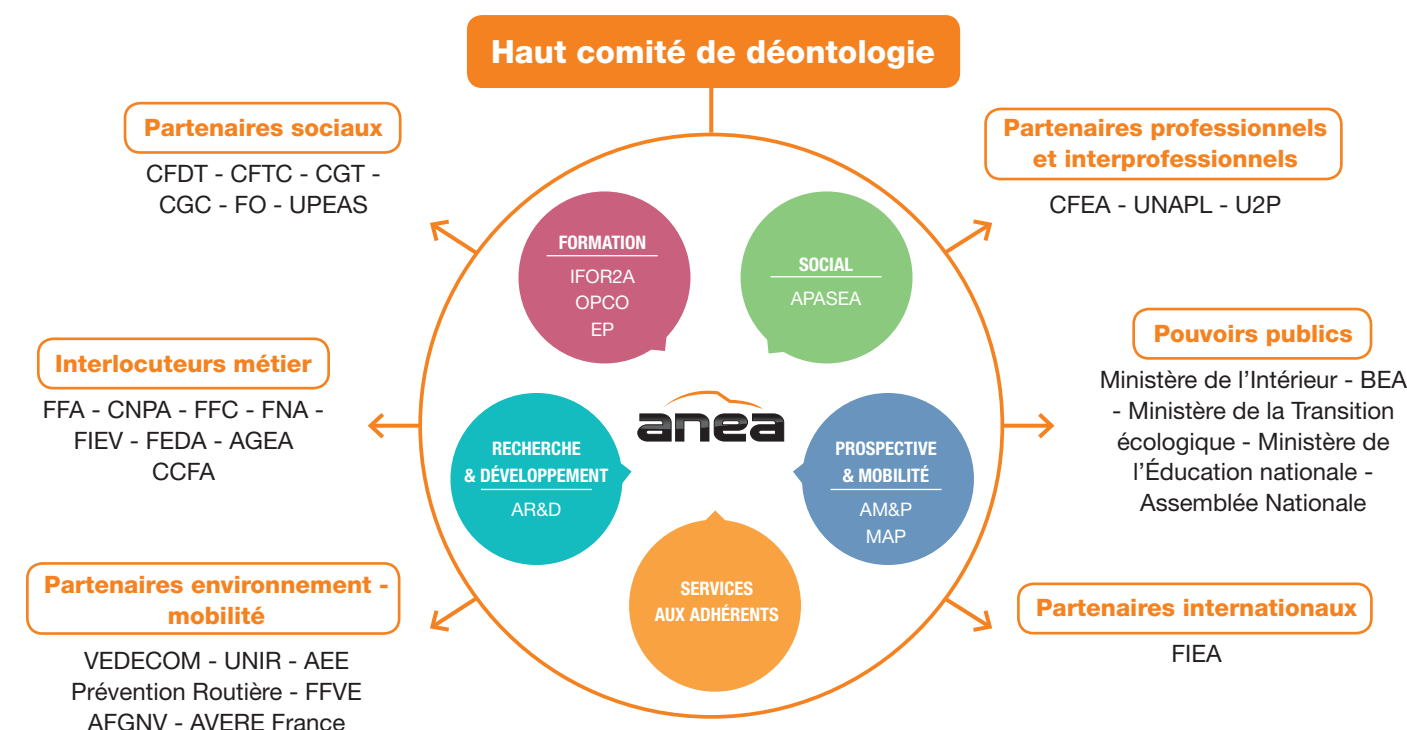
Avec la participation de :

Anne Maire IDRAC - Haute représentante pour le développement du véhicule autonome,
Emmanuel Barbe - DSR - Délégué Interministériel à la Sécurité Routière,
Jean Marc Zulesi - Député des Bouches du Rhône - Co responsable du Texte LOM de LRM

Iolande Vingiano Viricel - VEDECOM - Responsable des activités de recherche juridique
Yann Arnaud - MACIF - Directeur produits - Pilotage économique, performances et risques IARD
Delphine Asseraf - Allianz France - Leader de l'écosystème Mobilité
Jean Ambert - Smart Mobility Lab - CEO
Grégoire Henin - Micro Mobility France - Vice-Président de la FP2M (Fédération des Professionnels de la Micro Mobilité)

Gael Bouquet - CCFA - Directeur juridique et affaires publiques
Christine Rampin - CCFA - Direction juridique
Mathieu ESCOT - UFC Que Choisir - Directeur adjoint de l'action politique
Adrien Basdevant - Avocat au Barreau de Paris
Grégory Hanquet - Wetrott - Co-fondateur & CDO
Vincent Belhandouz - ANIEL SAS - Président

L'ANEA dans son écosystème / son environnement...



Glossaire

Partenaires sociaux

CFDT : Confédération française démocratique du travail.
CFTC : Confédération française des travailleurs chrétiens.
CGT : Confédération générale du travail.
CGC : Confédération générale des cadres.
FO : Force ouvrière.
UPEAS : Union professionnelle des experts en automobile salariés.
Interlocuteurs métier
FFA : Fédération française de l'assurance.
CNPA : Conseil national des professions de l'automobile.

FFC : Fédération française de carrosserie industries et services.

FNA : Fédération nationale de l'artisanat automobile.

FIEV : Fédération des industries des équipements pour véhicules.

FEDA : Fédération des syndicats de la distribution automobile.

AGEA : Fédération nationale des syndicats d'agents généraux d'assurance.

CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles.

Partenaires environnement - Mobilité

UNIR : une nouvelle idée pour la route.

AEE : Association éco-entretien.

FFVE : Fédération française des véhicules d'époque.

AFGNV : Association française du gaz naturel véhicule.

AVERE France : Association nationale pour le développement de la mobilité électrique.

Partenaires professionnels et interprofessionnels

CFEA : Confédération française des experts en automobile.

U2P : Union des entreprises de proximité.

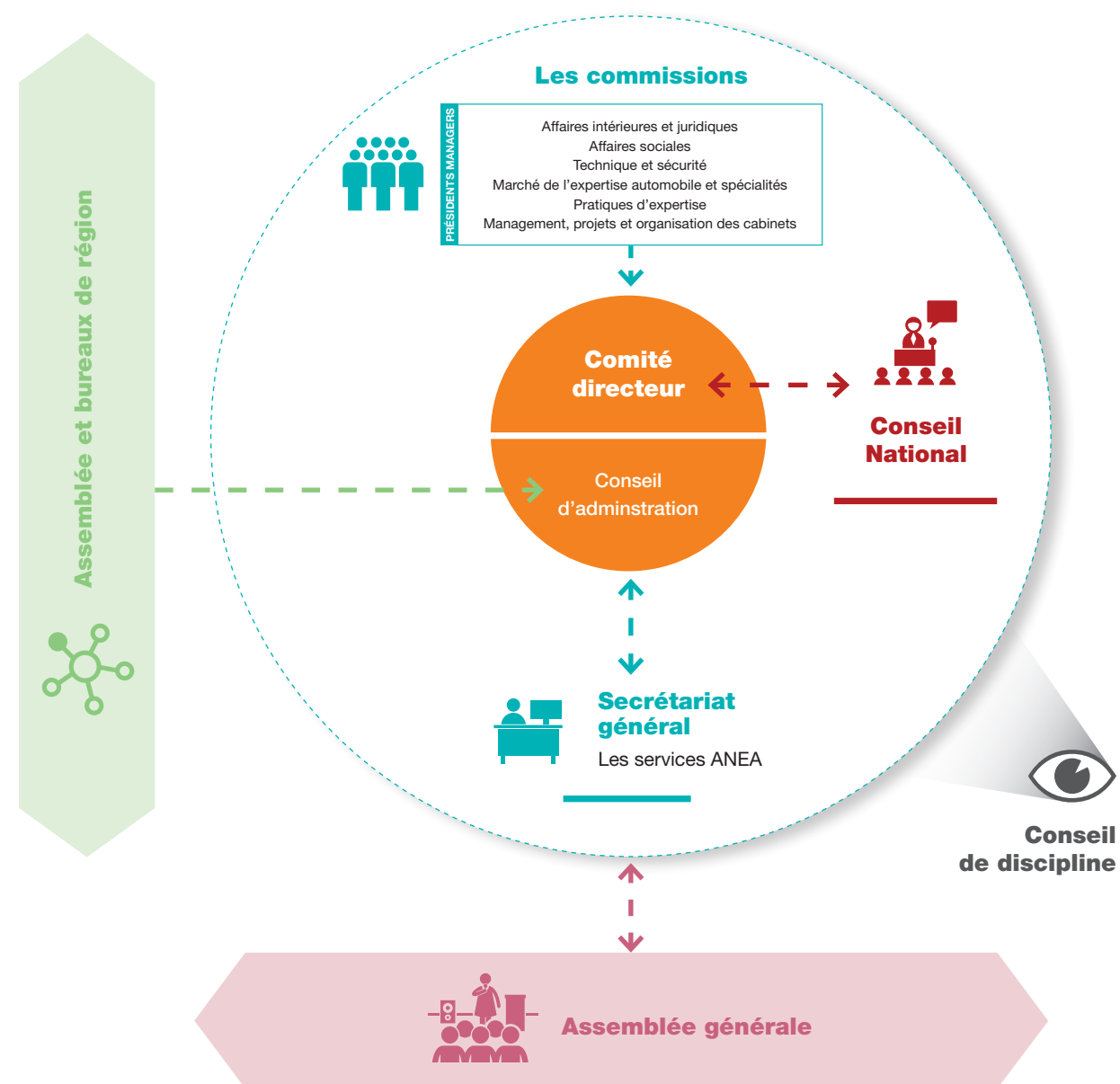
Pouvoirs publics

BEA : Bureau de l'expertise en automobile - Délégation à la sécurité routière du ministère de l'Intérieur.

Partenaires internationaux

FIEA : Fédération internationale des experts en automobile.

Une gouvernance collective, représentative et proche des adhérents



Les commissions :

Composées de groupes de travail ad hoc, ce sont des lieux d'échanges et de réflexions entre adhérents de l'ANEA sur les problématiques métiers actuelles et futures. Chacune des commissions examine les sujets se rapportant à sa thématique et présente ses propositions au conseil d'administration. Elles s'appuient sur les ressources de l'ANEA pour conduire leurs travaux et peuvent s'adjoindre des conseils ou la participation d'un spécialiste lorsque nécessaire.

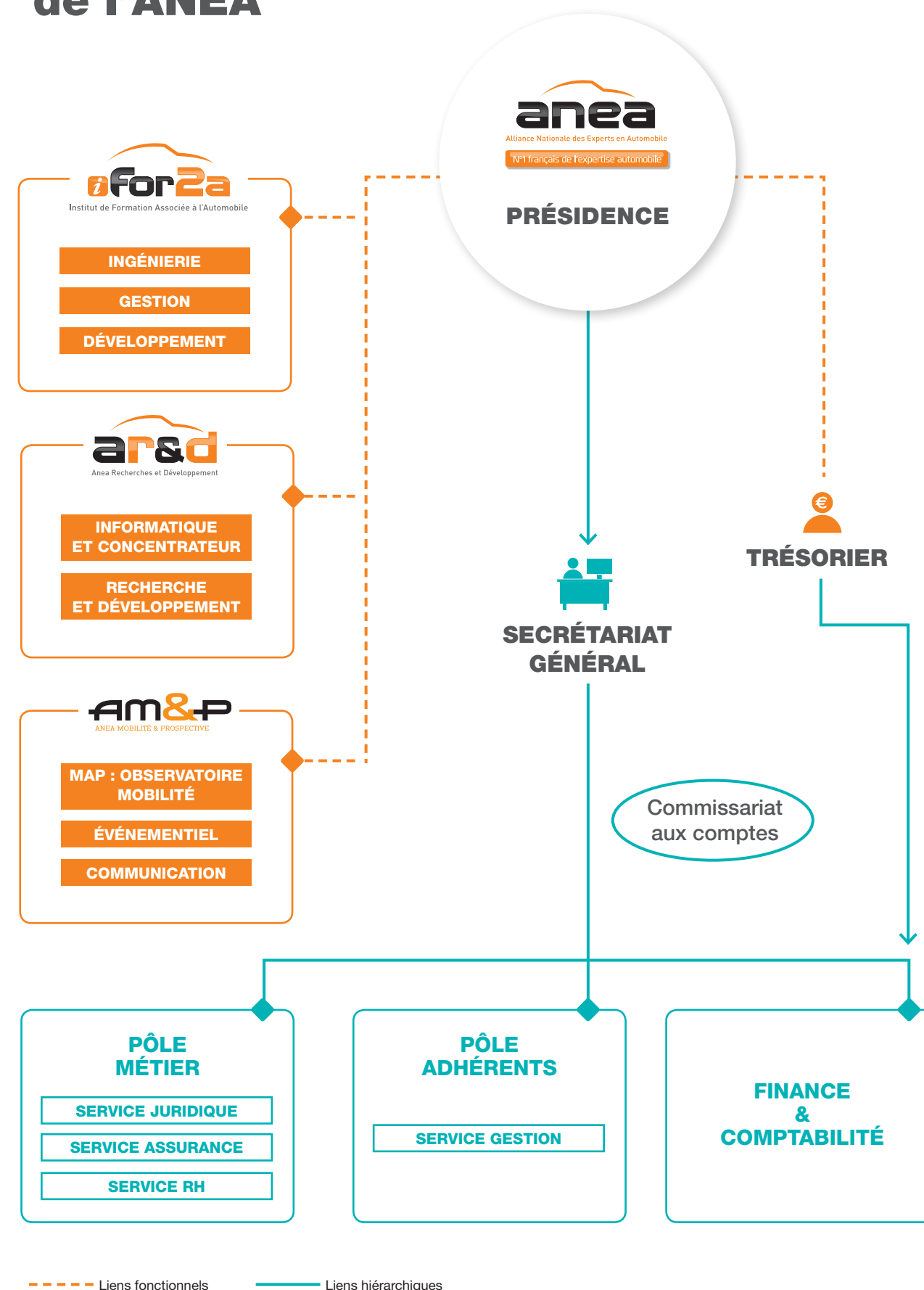
Conseil d'administration :

Organe qui anime et oriente la politique générale de l'ANEA. Il peut notamment solliciter les commissions sur un sujet déterminé et s'appuyer sur leurs propositions pour délibérer.

Comité directeur :

Organe qui assure la direction et la gestion politique quotidienne de l'ANEA.

Organigramme de l'ANEA



Les mandats et la représentation de la profession

L'ANEA est l'organisme professionnel représentatif des entreprises d'expertise automobile du marché. Afin de préserver et de promouvoir les intérêts de la profession des experts en automobile, elle gère un certain nombre de mandats. L'ANEA est ainsi présente dans une quinzaine d'organisme au niveau national.

PROFESSION

CFEA Confédération française des experts en automobile

Association réunissant toutes les composantes de la profession des experts en automobile. La CFEA agit notamment auprès des pouvoirs publics, des professions de l'assurance et de l'automobile.

- L'ANEA occupe 3 des 6 sièges de son Conseil permanent.

<http://cfea-expertauto.fr>

HCDEA Haut comité de déontologie de l'expertise automobile

Instance de la CFEA, en charge de promouvoir et de faire vivre la déontologie de la profession des experts en automobile. Pour cela, il rend des avis fixant les bonnes pratiques en la matière, suite aux saisines qui lui sont adressées par les experts en automobile. Ces avis sont publiés sur le site de la CFEA.

- L'ANEA y occupe 4 de ses 9 sièges.

<http://cfea-expertauto.fr/hcdea/>

LA COMMISSION NATIONALE D'ARBITRAGE

Commission apportant une solution amiable aux différents techniques entre experts en automobile. Elle examine et tranche tous les litiges techniques

professionnels en lien avec l'expertise automobile (contestation d'une valeur de remplacement à dire d'expert, de l'imputabilité d'un sinistre automobile, etc...) dont elle peut être saisie. Après avoir entendu les professionnels en litige, elle rend une sentence arbitrale confidentielle, qui n'est adressée qu'aux parties.

Cette commission, dont le secrétariat est assuré par l'ANEA, est composée de 15 arbitres experts en automobile, issus de toutes les composantes de la profession.

- L'ANEA y occupe 8 sièges.

<http://cfea-expertauto.fr/commission-arbitrage/>

INSTITUTIONS PUBLIQUES

CNEA Commission nationale des experts en automobile

Commission disciplinaire, elle est chargée de rendre un avis au Ministre des transports sur le classement sans suite des poursuites ou sur la ou les sanctions à prononcer. Composée de 13 membres, 4 sièges sont dévolus aux représentants de la profession.

- L'ANEA occupe 2 sièges.

Comité de suivi des procédures VE

Lieu réunissant tous les acteurs intéressés par les procédures dites VE - « véhicules endommagés ».

Le Ministère de l'Intérieur a mis en place ce comité consultatif pour travailler à l'actualisation et à l'amélioration de la réglementation s'appliquant en la matière.

Composé de 16 membres, 4 sièges sont dévolus aux représentants de la profession.

- L'ANEA occupe 2 sièges.

CNSR Conseil national sécurité routière

Constitué d'élus nationaux, d'experts scientifiques, sociaux, médicaux et associatifs dont l'activité est en lien avec la sécurité routière, ce Conseil est chargé d'étudier les besoins en matière de sécurité routière puis de formuler des propositions pour en améliorer les conditions. Ces propositions sont ensuite transmises au Ministère de l'Intérieur pour qu'il puisse, le cas échéant, les mettre en œuvre. Les experts en automobile, en tant qu'acteurs de la sécurité routière, participent aux travaux de ce Conseil dans deux commissions : « Usagers vulnérables » et « Véhicules, Technologies innovantes, Infrastructures ».

- L'ANEA dispose d'un siège dans chacune de ces instances.

SOCIAL / FORMATION / EMPLOI

APASEA

Association Paritaire des Actions Sociales des Experts en Automobile

Association de gestion des actions sociales et culturelles, propre à la profession. Elle permet à tous les salariés et dirigeants des cabinets ou entreprises d'expertise automobile de bénéficier de subventions et d'avantages tels que peut le proposer un Comité d'Entreprise. Son Conseil d'administration, composé paritaire, réunit 20 administrateurs.

- L'ANEA occupe 10 sièges.

CPPNI

Commission paritaire permanent de négociations et d'interprétation

Commission ayant pour mission de piloter et de contribuer à un dialogue social de branche constructif et dynamique, au bénéfice de l'ensemble des entreprises d'expertise automobile. Elle adopte régulièrement des avenants destinés à faire évoluer la Convention collective de la branche. En qualité de seule organisation représentative de la branche, pour le collège employeur, l'ANEA y représente et y défend les intérêts des entreprises de la branche.

- L'ANEA est représentée par 7 négociateurs.

CPNE

Commission paritaire nationale pour l'emploi

Instance paritaire dont le rôle est de piloter les actions de concertation et d'orientation pour le développement de l'emploi et de la formation au sein de la branche. À ce titre, elle définit notamment la liste des formations qualifiantes et/ou diplômantes (CQP) pouvant donner lieu à une prise en charge financière par l'OPCO.

- L'ANEA est représentée par 5 négociateurs.

OPCO EP

Opérateur de compétences des entreprises de proximité

Organisme paritaire interprofessionnel venu remplacer les anciens OPCA depuis le 1er janvier 2019. L'OPCO EP assure désormais la gestion du financement de la formation professionnelle des cabinets d'expertise automobile.

- L'ANEA dispose d'un siège à son Conseil d'administration.

FIF-PL

Fonds interprofessionnels de formation des professions libérales

Organisme ayant la charge du financement de la formation des travailleurs indépendants. Cela concerne les experts en automobile non-salariés.

- L'ANEA occupe un siège au Conseil de gestion de cet organisme.

INTERFIMO

Organisme de financement des professionnels libéraux. INTERFIMO accompagne et finance les professionnels libéraux tout au long de leur carrière, de l'installation à la retraite.

- L'ANEA occupe un siège au Conseil de surveillance.

UNAPL

Union Nationale des Professions Libérales

Organisme représentant les professions libérales. Son rôle est de défendre les intérêts moraux et matériels des professions libérales, promouvoir l'exercice professionnel libéral et représenter le secteur auprès des pouvoirs publics et dans le dialogue social.

- L'ANEA est membre du Bureau national de l'UNAPL.

TECHNIQUE / INNOVATION

SIDEXA

Éditeur d'outils informatiques de gestion des risques et des sinistres. Sidexa commercialise plusieurs produits à destination de la profession tels qu'une solution de chiffrages des dommages, un outil d'expertise à distance, ou encore un logiciel de gestion des missions.

- L'ANEA est membre de son Conseil d'administration.

DARVA

Société spécialisée dans les solutions web et l'échange des données informatisées, DARVA propose des logiciels professionnels à la profession. Notamment, DARVA commercialise un outil de chiffrage, et un service de messagerie électronique permettant la gestion et la communication des éléments des missions.

- L'ANEA occupe un siège à son Conseil d'administration.

UNIR

Une Nouvelle Idée de la Route

Groupe de réflexion, créé par l'Association de Prévention Routière pour anticiper les nouveaux risques et les opportunités liées au véhicule autonome. UNIR se donne notamment pour mission d'enrichir le débat sur le véhicule autonome en portant son travail sur ses aspects humains et sociaux.

- L'ANEA est membre de l'UNIR.

LA REVUE EXPERTS

Presse spécialisée dédiée à l'expertise amiable ou judiciaire. Elle réunit dans chaque domaine une source importante de connaissances scientifiques et techniques, et présente notamment les problématiques de l'expertise et une veille juridique sur le métier d'expert et sur l'expertise.

- L'ANEA siège à son Conseil d'administration.

Témoignages

Joël Moret-Bailly

Professeur de droit privé et sciences criminelles à l'Université de Lyon (Saint-Etienne)
Avocat au Barreau de Paris



Professeur des universités et avocat spécialisé dans les questions de déontologie et d'organisation des professions, j'ai été contacté par l'ANEA en 2014 afin d'intervenir lors de son assemblée générale pour une présentation et une participation à une table ronde consacrées à la déontologie.

Cette invitation a constitué le début d'une belle aventure tant humaine que professionnelle.

D'un point de vue professionnel, en effet, l'ANEA a décidé, suite à cette assemblée générale, de se doter d'un instrument déontologique, c'est-à-dire un code d'exercice professionnel de la profession d'expert en automobile, adapté à l'époque ainsi qu'aux spécificités nationales (les instruments déontologiques précédents étaient relativement généraux et transversaux, internationaux ou européens), tout en réaffirmant la place de l'expert dans ses relations professionnelles, ainsi que les valeurs cardinales de la profession : indépendance, impartialité, objectivité et respect du contradictoire, mais également probité ou encore respect du secret professionnel notamment.

Jean PREVOST

Président et Directeur Général BCA Expertise



Le marché de L'Expertise automobile est en pleine mutation et fragilisé par la crise sanitaire. En 2019, BCA Expertise et l'ANEA ont engagé des discussions pour que BCA Expertise rejoigne ANEA afin de consolider la représentativité économique et sociale de la profession afin d'agir efficacement ensemble pour l'avenir.

Le projet d'adhésion BCA Expertise à l'ANEA constituera donc un événement majeur dans l'univers de l'expertise automobile puisque la quasi-totalité des cabinets d'expertise automobile seront désormais réunie au sein d'une même organisation professionnelle, l'ANEA.

Déjà les discussions ont permis de partager les objectifs de l'adhésion notamment sur une même vision stratégique et politique sur les orientations de la profession d'Expert en automobile. Parler d'une seule voix pour porter la profession dans un contexte de transformation du métier est crucial pour BCA Expertise et l'ANEA.

La démarche d'adhésion de BCA Expertise à l'ANEA est motivée par le fait de :

- > Partager une même vision stratégique et politique sur les orientations de notre profession dans un contexte

La confection de ce code de déontologie a été, pour moi, l'occasion de travailler régulièrement, pendant plus d'une année, avec un groupe d'une dizaine d'experts en automobile, mais également avec les équipes de l'ANEA, ainsi qu'avec une bonne partie des professionnels dans le cadre de rencontres régionales afin d'échanger quant à la première version du texte afin de l'amender en fonction du résultat de ces rencontres. J'ai été particulièrement frappé, tout au long de ce processus, par la rigueur ainsi que par le professionnalisme des experts en automobile. L'accompagnement de l'écriture de ce code de déontologie et de ses quelques 50 articles a constitué, et constitue aujourd'hui encore un moment très fort de ma vie professionnelle.

Qui plus est, la déontologie élaborée sous l'égide de l'ANEA, a été adoptée, en 2016, par la CFEA, qui a choisi, pour aider à son application ainsi que pour la maintenir vivante, de se doter d'un Haut comité de déontologie de l'expertise en automobile, constitué de 9 personnes, juristes et experts en automobile, notamment chargés de rendre des avis déontologiques, et dont j'ai le plaisir de faire partie.

Le Code de déontologie fait, en outre, à l'heure actuelle, l'objet d'un examen en vue d'une intégration au Code de la route sous forme de décret en Conseil d'Etat.

J'espère, à titre personnel, que cette aventure aux côtés de l'ANEA ne fait que commencer !

de transformation durable du marché (digitalisation des parcours clients, intelligence artificielle, évolutions technologiques des véhicules) et développer l'activité. BCA Expertise conserve néanmoins toute son indépendance vis-à-vis de sa propre stratégie commerciale.

- > Défendre une vision commune du cadre de la profession déjà partagée au sein de la CFEA et reposant sur une CFEA représentative des différentes sensibilités de la profession d'experts en automobile (ANEA pour les cabinets et entreprises d'expertise en automobile, UPEAS pour les salariés et SEI pour les experts en automobile non alignés), avec pour mission principale la représentation institutionnelle de la profession des experts en automobile auprès des pouvoirs publics français et européens, et des acteurs liés aux activités de l'expert en automobile.
- > Renforcer la légitimité de l'ANEA, organisation professionnelle métier regroupant les employeurs des cabinets et entreprises d'expertise en automobile, par son adhésion comme première entreprise française dans le secteur.
- > Contribuer activement aux travaux métier de l'ANEA pour renforcer les valeurs ajoutées et la performance des experts en automobile. »

2020, sera l'année de la concrétisation de ce projet, c'est en tout cas sur les acquis de ces échanges que BCA Expertise sollicite son adhésion à l'ANEA.

Institut de Formation Associée à l'Automobile

VOTRE FORMATION MÉRITE NOTRE EXPERTISE

FORMATION CONTINUE

Plus de 100 stages proposés
10 thématiques :

- Accidentologie, Bureautique, Cœur de métier, Développement professionnel, Décideurs, Juridique, Management, Techniques spécifiques, Spécialités, VE
- Intra ou interentreprises ; en présentiel, e-learning ou mixte

FORMATION INITIALE DIPLÔMANTE

Expert en formation *

Un cursus spécifique de 2 ans, pour les experts en formation salariés dans un cabinet d'expertise rattachés à nos centres de formation

Des animateurs expérimentés : experts en automobile, professeurs techniques de lycées professionnels, juristes, formateurs en efficacité professionnelle et personnelle

*défini par l'arrêté du 31 juillet 2012

SÉMINAIRES

Organisés tout au long de l'année sur des thématiques variées : Matériel agricole, Travaux publics, veille technologique, adaptation du métier et évolutions managériales pour allier la formation au terrain

Institut de Formation Associée à l'Automobile

VOTRE FORMATION MÉRITE NOTRE EXPERTISE

UNE OFFRE DE FORMATION COMPLÈTE POUR

Développer vos compétences
Optimiser votre efficacité
Vous adapter aux évolutions professionnelles et réglementaires destinées aux métiers de l'automobile et plus particulièrement aux professionnels des entreprises d'expertise en automobile

Alliance Nationale des Experts en Automobile

anea.fr/for2a

for2a@anea.fr

01 45 40 81 92



41, rue des Plantes, 75014 Paris

Tél. : 01 45 40 40 40

www.aneas.fr