

Rapport d'activité 2024



FÉDÉRATION FRANÇAISE
DE L'EXPERTISE AUTOMOBILE

2024

Les moments forts du métier

1931

1936
Naissance de la première « liste » d'experts en automobile.



1931
Premier rassemblement d'experts en automobile au sein d'une association, la Chambre syndicale nationale des experts en automobile de France (CSNEAF).



1958
Introduction de l'assurance automobile obligatoire en France.

1954
Naissance de la Fédération internationale des experts en automobile (FIEA).



1964
Création d'une seconde association représentant les experts en automobile, la Chambre syndicale nationale des experts en automobile et matériel industriel (CSNEAMI).



1960
Mise en place de la première convention d'expertise entre assureurs.
Cette convention deviendra la convention Indemnisation directe de l'assuré (IDA) en 1968 puis IRSA en 1974.

1978
Organisation des premières épreuves du brevet professionnel et remise solennelle des premiers diplômes à l'hôtel Intercontinental de Paris.



1974
Parution du décret organisant le premier examen d'état des experts en automobile : le brevet professionnel d'expert en automobile.

1972
Reconnaissance et consécration légale de la profession d'expert en automobile (cette réglementation intègre le Code de la route en 2001).



1986
Création et entrée en vigueur de la procédure Véhicule gravement accidenté (VGA).

1999
Publication de la première liste officielle nationale et naissance de la profession :
Commission nationale des experts en automobile (CNEA) réformée par la loi de 2011.

1998
La première manifestation dans les rues parisiennes de la profession des experts en automobile pour préserver leur indépendance.

1997
Création de la Confédération française des experts en automobile (CFEA) pour une représentation nationale de l'intégralité de la profession.

1991
Publication du décret relatif aux règles professionnelles des experts en automobile. Puis en 1995, parution du décret créant le Diplôme d'expert en automobile (DEA).

2006
Création de l'ANEA, suite à la réunion de la CSNEAF et de la CSNEAMI et acquisition de son siège rue des Plantes à Paris.

2003
Publication de la loi instaurant la procédure Véhicule gravement endommagé (VGE), avec une première application en juin.

2001
Signature de la recommandation sur l'expertise à distance (EAD).

2019

Loi d'orientation des mobilités (LOM)

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.



2017

Reconnaissance du rôle économique de l'expert

en automobile par la Cour de cassation (2 fév. 2017) et naissance du Bureau de l'expertise automobile (BEA) au sein du ministère de l'Intérieur. Officialisation de la représentativité de l'ANEA dans la branche de l'expertise automobile (arrêté du 3 oct. 2017).

2016

Adoption du code de déontologie des experts en automobile par la CFEA (officialisation par décret prévue fin 2019).

2015

Affaire « des 5000 VO », première affaire mettant en lumière une fraude à la sécurité automobile, en bande organisée.

2024

16 septembre
Signature de l'accord interprofessionnel entre la FFEA, FFCM, FNA et MOBILIANS
15 mesures pour équilibrer et réguler les relations entre experts en automobile et réparateurs.



2022

50^e anniversaire de la Loi de 1972 relative à la profession d'expert en automobile. Conférence FFEA à l'Assemblée nationale.

2021

L'organisation professionnelle ANEA devient la FFEA.
Lors de l'Assemblée générale du 14/10/2021, adoption des nouveaux statuts et gouvernance et de la nouvelle dénomination FFEA. Annonce du déploiement de la nouvelle identité visuelle FFEA et du développement du nouveau site web.

Sommaire

- 02 Les moments forts du métier
- 05 Le mot du président
- 06 Faits et chiffres 2024
- 08 Un environnement qui change
- 14 Une vitrine de la profession
- 16 Un accompagnement des adhérents
- 18 Une politique professionnelle
- 24 La gouvernance FFEA
- 25 FFEA dans son écosystème
- 26 Les filiales de la FFEA
- 33 L'organigramme du groupe FFEA
- 34 Les mandats FFEA de représentation de la profession
- 36 Témoignages

Direction de la publication : FFEA
Production éditoriale : Lionel Namin, Laurent Hecquet, Nélia Palmas, Isabelle Briand, Virginie Mazur, Antoine Pinson.
Crédits photos : FFEA, @Mélanie Robin, Shutterstock, Adobe Stock.
Design graphique : www.poissonvolant.fr

Édito



François Mondello

Président National

L'année 2024 aura été celle d'une profonde cohérence entre nos valeurs et nos actes. Après avoir placé l'environnement et la durabilité au cœur de nos travaux en 2023, la Fédération Française de l'Expertise Automobile a poursuivi, cette année, une trajectoire d'engagement résolument tournée vers la responsabilité sociétale, l'équilibre social et la prévention des risques humains au sein de notre profession.

Notre action collective s'est déployée sur tous les fronts : celui du dialogue social, de la formation, de la sécurité et de l'innovation. Elle a confirmé la maturité d'une fédération solide, capable d'articuler les enjeux économiques, techniques et humains d'une profession réglementée, tout en demeurant fidèle à son rôle d'acteur de l'intérêt général.

Sur le terrain social, la FFEA s'est mobilisée avec force. L'élaboration du plan national de prévention des violences dans la profession, fruit du travail conjoint des commissions « Métier » et « Sociale », a constitué une étape majeure. Adossé à un dialogue constant avec le ministère de l'Intérieur, ce plan traduit une prise de conscience collective : protéger ceux qui exercent, c'est aussi protéger la crédibilité et l'avenir de la profession. La FFEA a également défendu la représentativité patronale de la branche et engagé la renégociation de l'accord temps de travail, ouvrant la voie à une modernisation sociale concertée.

En matière de formation, la réingénierie du diplôme d'expert en automobile (DEA), conduite avec les ministères de l'Éducation nationale et de l'Enseignement supérieur, poursuit son avancée. Elle ancrera demain la qualification de l'expert au niveau 6 répertoire national des certifications professionnelles et assurera une formation initiale post Bac de 3 ans, mieux adaptée aux réalités du métier. En parallèle, la certification « expertiser un véhicule de collection », dispensée par FOREA, est entrée dans sa phase opérationnelle : elle valorise les savoir-faire patrimoniaux de notre filière et renforce la reconnaissance de nos compétences.

Le Conseil d'administration a également poursuivi ses efforts pour garantir la sécurité numérique et juridique des outils fédéraux. Le concentrateur FFEA, pilier de la procédure administrative des véhicules endommagés, dispose désormais d'une politique

de confidentialité renforçant la protection des informations professionnelles. Ces avancées s'inscrivent dans une même logique : celle d'une fédération exemplaire en matière de gouvernance et de conformité.

L'année a aussi vu le développement de services nouveaux au bénéfice des adhérents : lancement de la docuthèque FFEA, modernisation des contrats d'assurance groupe et révision du partenariat de protection juridique pour offrir des garanties mieux calibrées. La profession a pu s'appuyer sur une fédération attentive, réactive et rigoureuse dans le traitement des remontées du Conseil national des territoires.

Ces actions traduisent une ambition claire : faire de la FFEA une référence en matière de responsabilité sociétale des professions réglementées. Dans le prolongement de la directive européenne sur le reporting de durabilité (CSRD), nous avons amorcé la construction d'indicateurs sectoriels permettant aux cabinets d'expertise automobile de mesurer leur impact social, économique et environnemental. C'est là une nouvelle dimension de notre rôle collectif : accompagner chaque entreprise d'expertise dans la transformation responsable de ses pratiques.

À travers cette dynamique, la FFEA a prouvé une fois encore la force de sa pluri-représentativité : professionnelle, économique, territoriale et prospective. Elle parle au nom d'un métier, mais aussi d'un réseau d'entreprises, d'un maillage régional et d'une communauté d'idées qui prépare l'avenir de l'expertise automobile.

Mon éditorial de ce rapport d'activité 2024 s'achève dans une profonde émotion. Le décès de Laurent Halbert, président délégué de la Fédération, a bouleversé toute notre communauté. Son engagement pour la politique sociale professionnelle, son humanité et sa rigueur laissent une empreinte durable. Laurent incarnait le sens du collectif et la loyauté dans le dialogue ; il restera pour beaucoup d'entre nous un exemple de fidélité, de bienveillance et de courage.

À travers cet hommage, c'est à l'homme, à l'ami et au bâtisseur que nous pensons, mais aussi à la responsabilité que nous partageons désormais : poursuivre, avec le même esprit d'équilibre et de solidarité, la construction d'une profession utile à la société et respectée par tous.

Faits & chiffres 2024



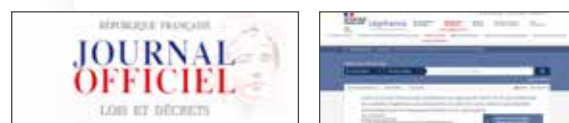
> Travaux de réingénierie du diplôme d'expert en automobile (janvier 2024)

2024 : Démarrage des travaux pour la mise en place d'un nouveau DEA élaboré par la profession en collaboration avec les ministères de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de l'Intérieur. Il s'agira d'un diplôme post-bac, de niveau 6 (Bac +3) associé à une filière de formation dédiée. Les référentiels d'activités et de compétences sont entièrement refondus pour intégrer l'évolution des motorisations, les technologies numériques et les exigences actuelles de la profession.



Étude de l'observatoire OMPL « De l'état des lieux à la prospective » (avril 2024) :

L'étude rend compte des grandes évolutions qui s'opèrent dans le secteur de l'expertise automobile, notamment la concentration des acteurs, la transition écologique, l'intelligence artificielle ou encore la gestion déléguée de l'assuré.



> Refonte des annexes de l'Arrêté de 2009 (24 avril 2024)

2024 : Réécriture des annexes 1 à 3 de l'arrêté du 29 avril 2009, pour notamment prendre en compte les ADAS liés à la sécurité et la poudre d'extincteur au titre des critères d'irréparabilité technique, instauration d'un nouveau critère de dangerosité lié à l'énergie du véhicule pour la procédure VGE, et apport de précisions sur les obligations de l'expert en matière de suivi et contrôle des réparations des véhicules électriques.



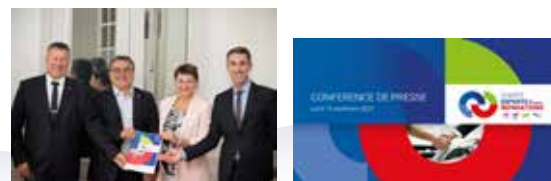
Adoption de la Certification « Expertiser un véhicule de collection » (9 avril 2024) :

Première certification mise en place par la branche de l'Expertise automobile, elle a vocation à être enregistrée au Répertoire Spécifique de France Compétences. Elle permettra de garantir et reconnaître un niveau de compétences et d'exigence pour les experts en automobile intervenant dans l'expertise des véhicules de collection.



Ouverture de la Docuthèque FFEA (mai 2024)

Centre de documentation destiné aux entreprises adhérentes et leur personnel, la Docuthèque regroupe toutes les ressources utiles pour le secteur de l'expertise automobile : informations juridiques, sociales et économiques, publications de la FFEA, travaux des commissions, avantages pour les adhérents et liens utiles.



Signature de la Charte Experts réparateurs (16 septembre 2024) et webinaire de présentation (novembre 2024) :

La FFEA, FFCM, FNA et MOBILIANS ont signé le 16 septembre 2024 un nouvel accord interprofessionnel avec 15 engagements pour équilibrer les relations entre experts en automobile et réparateurs. En vigueur depuis le 1er janvier 2025, cet accord garantit un dialogue technique et économique contradictoire, le respect des délais et la traçabilité des échanges, remplaçant la Charte de 2014.



Structuration des grandes entreprises d'expertise automobile (Conférence de l'AG FFEA octobre 2024) :

L'expertise automobile en mouvement pour répondre aux défis de son temps

Face à un secteur en profonde mutation, les entreprises d'expertise automobile s'engagent dans une structuration ambitieuse. Leur objectif : adapter leurs organisations pour répondre aux attentes croissantes de leurs clients, aux défis économiques et aux enjeux environnementaux. Cette transformation vise à garantir un haut niveau de service, en s'appuyant sur l'innovation, la spécialisation et de nouveaux modèles managériaux. Voir en pages 12-13 les échanges de la table ronde du 18 octobre 2024 qui mettent en lumière une vision partagée : agir ensemble pour faire évoluer durablement la profession.



Plan de prévention des violences à l'encontre des personnels des cabinets et entreprises d'expertise automobile (octobre 2024) :

Adopté à l'Assemblée générale FFEA du 18 octobre 2024.

- Axe 1 : Sensibiliser aux violences dans le cadre professionnel et former les professionnels pour y faire face.
- Axe 2 : Prévenir les violences et sécuriser l'exercice des professionnels.
- Axe 3 : Déclarer les violences et accompagner les victimes.

5900



PERSONNES

Dirigeants, directeurs & responsables techniques, personnels administratifs, marketing et transverses

420

420 CABINETS ET ENTREPRISES D'EXPERTISE AUTOMOBILE

adhérents

55



RÉPONSES APPORTÉES PAR JOUR

Juridique, social, technique, actualité, particulier

70



ÉLUS ET MANDATAIRES

Élus FFEA (bureaux en régions et bureau national)

61



MANDATS

de représentation FFEA : affiliations et sièges dans les organismes au niveau national

6



COMMISSIONS THÉMATIQUES

Métier - Affaires sociales - Industrie - Data - Certification - Secteur d'activité

2



COMMISSIONS AD HOC

- Conseil de discipline
- Comité charte d'éthique et de conformité du Concentrateur FFEA

38



ÉVÈNEMENTS ORGANISÉS

Assemblées générales, conseils d'administration, ateliers, conférences, webinaires, commissions FFEA

216



OFFRES D'EMPLOI

Proposées en 2024 par les cabinets et entreprises d'expertise automobile en ligne sur le site de la FFEA

Un environnement qui change

Les constructeurs automobiles et la REP : l'organisation de la filière VHU en 2024

En 2024, la filière automobile connaît un tournant avec la mise en œuvre de la REP (Responsabilité élargie des producteurs) pour les véhicules hors d'usage (VHU). Prévues par la loi AGECE et renforcées par la loi Climat, elles imposent aux constructeurs de garantir la collecte, le traitement et le recyclage de leurs véhicules en fin de vie (**v. encadré n°1**). Jusqu'alors, ils devaient simplement organiser un réseau de centres VHU. Désormais, ils doivent adhérer à un éco-organisme agréé ou mettre en place un système individuel, les centres de traitement devant être liés par contrat pour assurer traçabilité et objectifs de recyclage.

Des choix divergents mais une tendance nette

Un éco-organisme, « Recycler mon véhicule », a été agréé en avril 2024 et regroupe dix-sept marques. Mais la majorité des constructeurs ont opté pour des systèmes individuels : Renault, Stellantis, Volkswagen, Toyota, Nissan, Ford, Hyundai, Kia, Tesla, Honda... Ce choix leur permet de garder la main sur leurs VHU et de sécuriser l'accès aux matières recyclées. Le ministère a rappelé que la réglementation limite les systèmes individuels à une seule marque, afin d'éviter qu'un constructeur multimarque ne recrée un éco-organisme caché (**v. encadré n°2**).

Renault et l'exemple d'une stratégie intégrée

Renault illustre ce mouvement avec son système individuel adossé à **Indra Automobile Recycling**, intégré à **The Future Is Neutral**, filiale dédiée à l'économie circulaire. L'organisation couvre la dépollution, le démontage, la valorisation des pièces et la réintégration de matières recyclées dans la production. Objectif : sécuriser l'approvisionnement en pièces issues de l'économie circulaire (PIEC) et répondre à la demande croissante en matières secondaires¹. D'autres constructeurs, comme Stellantis ou Volkswagen, suivent des démarches similaires, intégrant parfois un droit de préférence sur les matières recyclées issues des centres VHU.

Des conséquences économiques sensibles

Le choix majoritaire des constructeurs pour le modèle du système individuel fragilise les centres VHU indépendants, qui vivent de la commercialisation de pièces et matières. Selon Federec, près de 1 000 centres VHU seraient menacés par la réduction de leur accès aux contrats passés avec les constructeurs. Les opérateurs dénoncent aussi la multiplication des interlocuteurs, qui alourdit les obligations contractuelles et administratives. Chaque centre doit désormais traiter avec

plusieurs systèmes individuels, chacun imposant ses propres exigences. Pour les assureurs, la REP modifie profondément les pratiques. Alors qu'ils travaillaient auparavant directement avec les centres VHU agréés par la profession, ils doivent désormais rendre compte au « guichet » du constructeur lorsque celui-ci a choisi un système individuel. Ce changement accroît leur dépendance vis-à-vis des constructeurs, qui deviennent l'interlocuteur obligé pour la gestion des véhicules économiquement irréparables.

Premiers constats en 2025

Les premiers retours confirment ces inquiétudes. Un récent article² souligne les disparités selon les réseaux. Les **centres VHU du réseau Indra**, au service de Renault, bénéficient d'un modèle intégré qui sécurise leurs débouchés. À l'inverse, les **centres indépendants non liés à un constructeur** peinent à valoriser pièces et matières, au risque de sortir du marché. La mise en place de la REP VHU illustre ainsi une tension : concilier la volonté des constructeurs d'intégrer l'économie circulaire dans leur stratégie industrielle et la nécessité de préserver un réseau indépendant de centres VHU, garant d'un maillage territorial et de la lutte contre la filière illégale.

Encadré 1

CADRE LÉGAL DE LA REP VÉHICULES

- **Loi AGECE du 10 février 2020** : création d'une REP complète pour voitures particulières, camionnettes, motos et quadricycles motorisés.
- **Loi Climat du 22 août 2021** : obligation de reprise sans frais du VHU sur le lieu de détention du véhicule et possibilité d'instaurer une « prime au retour ».
- **Cahier des charges de la filière** (arrêté du 20 novembre 2023) : objectifs de collecte, de dépollution et de recyclage ; obligation de contractualisation entre centres VHU et systèmes agréés.
- **Échéance 2024** : entrée en vigueur du dispositif, agrément d'un éco-organisme (RMV) et d'une vingtaine de systèmes individuels

Encadré 2

LE CAS STELLANTIS : UNE INTERPRÉTATION SOUPLE DE LA RÈGLE

Dans les faits, l'agrément délivré à **Stellantis en mai 2024** couvre plusieurs marques du groupe (Peugeot, Citroën, DS, Opel, Fiat, Jeep...). L'organisation opérationnelle est confiée à Valorauto, prestataire unique pour l'ensemble. Le ministère a donc retenu une **interprétation souple** : juridiquement, chaque marque est bien rattachée au système de Stellantis, mais, en pratique, la gestion est mutualisée à l'échelle du groupe.

Assurance automobile : un modèle sous tension entre coût, innovation et durabilité

En 2024, un constat s'impose : l'assurance automobile est prise dans une spirale inflationniste. Les coûts de réparation explosent, tirés par la complexification technologique des véhicules. Désormais, l'électronique représente près de 40 % de la valeur d'un véhicule neuf, contre 8 % dans les années 1970. Les systèmes d'aide à la conduite (ADAS), les phares à LED, les capteurs et leurs indispensables recalibrages renchérissent chaque intervention. Selon l'association SRA, la réparation d'un véhicule électrique ou hybride coûte en moyenne 21 % de plus qu'un modèle thermique. Les optiques de phares, emblématiques de cette dérive, affichent une hausse de 70 % en cinq ans (486 € en 2019 contre 827 € en 2024, et près de 1 100 € sur les modèles récents). Plus de 90 % d'entre eux sont remplacés, rarement réemployés. Ces évolutions technologiques, sources de sécurité et de confort, deviennent paradoxalement des vecteurs majeurs de surcoût.

Face à cette pression, les assureurs accélèrent la diffusion des pièces issues de l'économie circulaire. Le taux de réparations intégrant au moins une pièce de réemploi (PRE) est passé de 9 % en 2019 à 16,3 % début 2024, avec des objectifs compris entre 20 et 25 % d'ici 2026. L'argument économique est décisif : une pièce de réemploi coûte en moyenne 40 % de moins qu'une pièce neuve, et parfois jusqu'à 70 %. Pour l'assureur, c'est une charge de sinistre réduite ; pour l'assuré, un reste à charge maîtrisé ; pour l'environnement, une réduction significative de l'empreinte carbone. Ainsi, la réparation de 12 400 jantes permet d'éviter plus de 1 100 tonnes de CO₂.

Sur un autre plan, faute de recul statistique, la tarification des véhicules électriques pose un défi spécifique. Dans un marché concurrentiel, les primes ont été volontairement fixées en dessous du coût réel pour inciter à l'électrification. Or la sinistralité progresse et les coûts de réparation, en particulier liés aux batteries (50 à 75 % du prix d'un véhicule neuf), restent élevés. En 2024, la réduction partielle de l'exonération de la taxe spéciale sur les conventions d'assurance (TSCA) a déjà généré une hausse moyenne de 15 % des primes. L'équation économique à long terme reste à résoudre.

La responsabilité sociétale (RSE) des assureurs entre aussi en jeu. Depuis janvier 2024, la directive européenne CSRD impose un reporting extra-financier sur l'empreinte carbone. Or, dans l'automobile, la pièce de remplacement pèse lourd : plus de 70 % de l'empreinte carbone d'un carrossier provient de ce poste. Une expérimentation conduite par SRA a montré qu'un sinistre automobile moyen représente déjà 146 kg de CO₂. Rapporté aux 6,3 millions de sinistres annuels, cela équivaut à près de 920 000 tonnes

Encadré chiffré

REPÈRES 2024

Sinistres et empreinte carbone

- **6,3 millions** de véhicules sinistrés chaque année en France
- Un sinistre automobile moyen représente 146 kg de CO₂
- Soit environ **920 000 tonnes de CO₂ par an** (= 0,92 Mt)

Poids des pièces dans le coût des réparations

- Les pièces représentent **51,8 %** du coût total des réparations (+17,9 % en 2 ans)
- Hausse de **70 %** du prix des optiques entre 2019 et 2024 (486 € → 827 €, jusqu'à 1 100 €)
- Plus de **90 %** des optiques remplacés (seulement 4,9 % réemployés)

Économie circulaire et réemploi

- **40 %** d'écart moyen entre une pièce neuve et une pièce de réemploi
- **16,3 %** des expertises avec au moins une PRE début 2024 (9 % en 2019)
- Objectifs annoncés : **20 à 25 %** de réparations intégrant une PRE d'ici 2026
- Réparation de **12 400 jantes = 1 164 t de CO₂ évitées**

Véhicules électriques (VE)

- Réparation d'un VE : **+21 %** de coût par rapport à un thermique
- Réduction de l'exonération TSCA : +15 % sur les primes en 2024

de CO₂ par an, soit presque 1 Mt. La profession s'interroge sur la meilleure approche : faut-il suivre les standards internationaux, accusés de favoriser le « greenwashing », ou privilégier des indicateurs centrés sur l'acte de réparation, seul moment où l'assureur peut réellement influencer les choix ?

Enfin, les regards se tournent vers l'avenir et l'arrivée des véhicules autonomes. Leur diffusion progressive imposera d'adapter les garanties. Si l'assurance obligatoire des véhicules à moteur reste inchangée, de nouvelles couvertures facultatives émergent : risque cyber, défaillance des systèmes connectés, exploitation des données. Le transfert de responsabilité, du conducteur vers le constructeur ou l'éditeur de logiciel, redéfinira les fondements mêmes de l'assurance automobile.

Au croisement de l'inflation des coûts, de la transition écologique et des mutations technologiques, les assureurs doivent inventer un modèle conciliant viabilité économique, accessibilité pour les conducteurs et durabilité. Un défi systémique qui mobilise l'ensemble de la filière, experts automobiles compris.

1. V. L. Namin, Gestion des VHU à la recherche d'un consensus entre les entrants et les historiques JA n° 976, Edito
2. « Recyclage des VHU : de la réglementation au terrain », Flotauto, 18 août 2025

Sécurité routière en 2024 : des indicateurs stables, des vulnérabilités persistantes

L'année 2024 s'inscrit dans une relative stabilité pour la sécurité routière en France, avec 3 432 décès enregistrés sur les routes de métropole et d'outre-mer, soit une légère hausse de +1 % par rapport à 2023, mais une baisse de -2,9 % par rapport à 2019, année de référence pour la décennie 2020-2030.

Une mortalité globalement stable, mais contrastée selon les territoires

En France métropolitaine, 3 193 personnes ont perdu la vie (+0,8 % par rapport à 2023), tandis que le nombre total de blessés est estimé à 235 600 (+0,3 %), dont 16 000 blessés graves, un chiffre quasi stable. La mortalité reste très genrée : 77 % des tués sont des hommes, et 84 % des présumés responsables d'accidents mortels leur sont imputables.

Les routes hors agglomération restent les plus meurtrières (60 % des décès), alors que la mortalité sur autoroute recule significativement (-11 %).

Outre-mer, le nombre de tués atteint 239 personnes (+3 % par rapport à 2023), dont 160 dans les DROM (+19 %) et 79 dans les COM/Nouvelle-Calédonie (-18 %). Ces chiffres soulignent une forte hétérogénéité selon les territoires, avec un poids préoccupant des décès en deux-roues motorisés et un recours insuffisant aux équipements de sécurité comme la ceinture ou le casque.

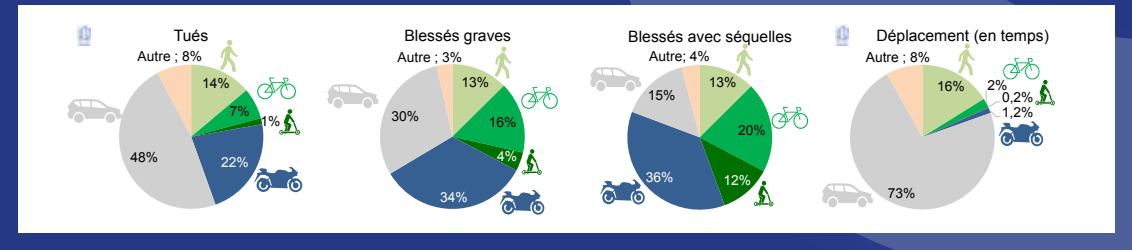
Des jeunes et des seniors toujours à risque

Les jeunes adultes (18-24 ans) restent parmi les plus vulnérables avec 529 décès, soit 97 tués par million d'habitants. Chez les seniors, la tendance est à la hausse : les classes d'âge 65-74 ans et 75-84 ans enregistrent respectivement 365 et 346 décès, avec des taux de mortalité élevés (74 à 84 tués par million).

Les blessés graves se répartissent majoritairement entre les moins de 35 ans (48 %) et les 35-64 ans (35 %). Fait notable : les jeunes de moins de 13 ans bénéficient des plus forts progrès, avec une baisse de -59 % des décès depuis 2010.

Tendances 2024 selon le mode de déplacement en France métropolitaine

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine et estimations d'après la modélisation ONISR-UGE (Registre du Rhône) ; SDES-Enquête Mobilités des Personnes 2019.



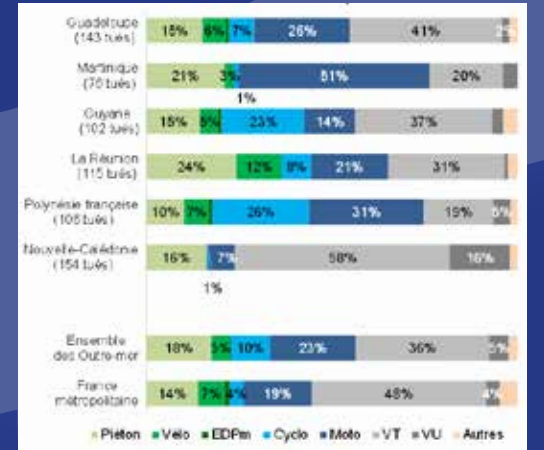
Les usagers vulnérables de plus en plus touchés

Une évolution marquante concerne la part croissante des usagers dits « vulnérables » (piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPm, deux-roues motorisés), qui représentent désormais plus de la moitié des personnes tuées ou grièvement blessées. Les usagers de deux-roues motorisés concentrent 22 % des décès et 34 % des blessés graves pour moins de 2 % du trafic motorisé. De même, les cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé représentent 8 % des décès et 20 % des blessés graves. Cette évolution pose des enjeux forts en matière de partage de la voirie, de visibilité et de protection des usagers fragiles.

Conclusion : vers une vigilance accrue pour les mobilités nouvelles

Malgré une relative stabilité globale des indicateurs, les données 2024 soulignent la persistance de vulnérabilités spécifiques : jeunes, seniors, et usagers non motorisés paient un lourd tribut à l'insécurité routière. Le défi à venir réside dans une adaptation des politiques publiques à ces nouvelles réalités de mobilité, tout en renforçant la prévention ciblée et l'usage des équipements de sécurité.

Répartition de la mortalité routière par territoire d'outre-mer selon le mode de déplacement



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DROM, COM et NC.

Social : le renforcement de l'index égalité professionnelle

L'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes constitue une obligation juridique pour les entreprises, depuis plusieurs années. Elle s'est progressivement renforcée, notamment avec la loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 « pour la liberté de choisir son avenir professionnel », qui a instauré l'Index de l'égalité professionnelle, et imposé aux entreprises d'au moins 50 salariés de publier chaque année leur index, c'est-à-dire, leur score mesurant les écarts de rémunération et de carrière entre les femmes et les hommes (art. L.1142-7 et svts C. travail).

Un dispositif déjà contraignant

Aujourd'hui, l'Index se calcule sur la base de 4 indicateurs pour les entreprises de 50 à 249 salariés, auxquels s'ajoute un 5ème critère pour les entreprises d'au moins 250 salariés, permettant d'atteindre un score maximal de 100 points. En cas de résultat inférieur à 75 points, l'entreprise doit mettre en place des mesures correctives sous trois ans, sous peine d'une pénalité financière pouvant atteindre 1 % de la masse salariale (art. L.1142-10 C. travail).

Une montée en puissance à horizon 2026 et 2029

La loi n°2023-1250 du 26 décembre 2023 relative au partage de la valeur au sein de l'entreprise, complétée par le décret n°2024-446 du 17 mai 2024, prévoient un renforcement progressif de l'Index :

- Au 1^{er} mars 2026 : les entreprises devront publier, en plus du score global, le détail des indicateurs composant l'Index. Cette obligation de transparence vise à rendre lisibles les efforts (ou manquements) de chaque entreprise, en assurant une photographie détaillée des écarts constatés.
- Au 1^{er} mars 2029 : les seuils d'exigence seront durcis. Les entreprises devront atteindre non seulement un score global d'au moins 85 points (au lieu de 75 actuellement), mais également un plancher minimum sur certains indicateurs jugés structurants, comme l'écart de rémunération ou le taux de promotion.

Des enjeux renforcés pour les entreprises

Ces évolutions traduisent une volonté politique claire : passer d'une logique de simple conformité à une logique de performance mesurable en matière d'égalité professionnelle. Concrètement, cela signifie pour les entreprises :

- un suivi statistique plus fin des rémunérations, augmentations et promotions ;
- une vigilance accrue sur la formation et les évolutions de carrière ;
- une nécessaire anticipation des écarts afin d'éviter des sanctions pécuniaires plus fréquentes à compter de 2029.

Un impact sur la gouvernance sociale

Au-delà du risque financier, l'Index devient un outil de réputation et de dialogue social. Sa publication détaillée, rendue accessible au grand public sur le site du ministère du Travail, influencera l'image des entreprises et les relations avec les partenaires sociaux. Les entreprises devront ainsi intégrer la gestion de l'égalité professionnelle dans leur stratégie RH globale, avec un suivi comparable à celui des indicateurs financiers ou environnementaux.

Le renforcement de l'Index, entre 2026 et 2029, illustre une tendance de fond : la transformation d'une obligation déclarative en une véritable norme de gestion interne, comparable aux exigences en matière de RSE. Pour les entreprises, il ne s'agit plus seulement d'éviter une sanction, mais de démontrer, chiffres à l'appui, leur capacité à assurer une égalité effective entre les femmes et les hommes dans l'entreprise.

CONGÉS PAYÉS ET MALADIE : UNE HARMONISATION MAJEURE DEPUIS LA LOI DU 24 AVRIL 2024

La loi n°2024-364 du 24 avril 2024 harmonise l'acquisition des congés payés en cas d'arrêt maladie ou accident. Les salariés acquièrent 2 jours ouvrables par mois, dans la limite de 24 jours par an. En cas de maladie professionnelle ou d'accident du travail, l'acquisition s'effectue pendant toute la durée de l'arrêt. Les congés non pris sont reportables 15 mois. La mesure est rétroactive au 1^{er} décembre 2009, avec un délai de 2 ans pour réclamation.

Un regard croisé riche et fondateur entre les leaders de l'expertise automobile



C'est une première dans l'histoire de la profession. Les dirigeants des principales entreprises d'expertise automobile se sont réunis, à l'invitation de la Fédération Française des Experts en Automobile (FFEA) lors de son Assemblée générale du 18 octobre 2024, pour une table ronde d'1h30 riche et sans filtre. Autour de Laurent Hecquet, directeur du MAP et modérateur des échanges, six dirigeants (voir la liste ci-dessous) ont pris la parole pour partager leurs visions, leurs doutes, leurs **convictions** et leurs **attentes**. Tous se sont livrés avec une sincérité remarquable, mettant en lumière à la fois les spécificités de leurs structures et les perspectives communes qui dessinent l'avenir du métier.

Les dirigeants du tour de table : François Mondello – Alliance Experts / Johan Lebihan – Créativ Adenes / Yvan Ruquet – Expertise & Concept / Jean Prevost – BCA Expertise / Pierre-Yves Lang – Groupe Lang associés / Sylvain Giraud – Experts Groupe

Présenter son entreprise, c'est d'abord affirmer une vision

En ouverture, chaque dirigeant a présenté sa structure, son implantation territoriale, son effectif, ses expertises spécifiques. Cette diversité illustre la richesse du paysage français de l'expertise. Derrière les chiffres, c'est une culture de la proximité, de la technicité et de l'engagement qui se dégage. Que l'entreprise soit intégrée à un grand groupe, ou pilotée en autonomie par ses cadres, toutes témoignent d'une dynamique d'expansion, de spécialisation et de professionnalisation.

Une profession en mutation : de l'expertise technique à la relation de service

Interrogés sur l'évolution du métier, les participants s'accordent : **le rôle de l'expert automobile a profondément changé**. Il ne s'agit plus seulement de constater des dommages, mais d'accompagner un parcours client, de dialoguer avec les réparateurs, les assureurs, les assurés. L'expert devient un **acteur de la fluidité**, un professionnel de la pédagogie et de la relation humaine. Cette transformation implique de nouvelles compétences et appelle à repenser les postures de travail.

Le management à l'épreuve de la structuration du secteur

La structuration rapide du secteur impose un **changement de culture managériale**. Là où régnaient des logiques d'indépendance, il faut désormais bâtir des organisations collectives, structurées, et dotées de fonctions transverses. **Les profils évoluent** : aux experts dirigeants succèdent des managers issus d'HEC, de Polytechnique ou de la relation client. **Le management devient matriciel**, appuyé par des directions RH, financières, informatiques. Mais malgré l'industrialisation, **la proximité humaine reste centrale**. Confiance, accompagnement et attractivité des parcours deviennent les clés pour engager durablement les équipes.

Chiffre d'affaires et rentabilité : le juste prix au cœur du débat

La question du **juste prix** des prestations a suscité un échange transparent et sans détour entre les dirigeants. Tous ont reconnu une **forme de déséquilibre** entre la valeur ajoutée croissante des services rendus et le niveau

d'honoraires effectivement perçus. Au-delà de l'acte d'expertise initial, de nombreux services complémentaires sont désormais attendus par les donneurs d'ordre, sans toujours être valorisés à leur juste niveau. À cela s'ajoutent des **contraintes de trésorerie fortes**, un **besoin en fonds de roulement important**, et une part non négligeable de créances abandonnées chaque année. La structuration des entreprises, souhaitée par les clients eux-mêmes, engendre des charges fixes lourdes et consomme du cash. Dans ce contexte, les dirigeants appellent à une **prise de conscience partagée**, et à l'ouverture de **discussions constructives avec les assureurs** pour faire évoluer les modèles économiques vers plus d'équité et de pérennité.

Le digital et l'IA : accélérateurs ou menaces ?

Le virage technologique est dans toutes les têtes. Plateformes numériques, automatisation, intelligence artificielle : ces outils s'imposent. Ainsi les entreprises se sont déjà équipées pour répondre aux besoins des salariés mais aussi aux attentes des clients. Mais leur appropriation pose question. Les dirigeants appellent à une **maîtrise pleine et entière des outils numériques**, à une gouvernance des données assurée par les professionnels eux-mêmes. L'IA ne doit pas remplacer l'expert, mais l'augmenter. Elle peut devenir un formidable levier d'optimisation, si elle s'inscrit dans une stratégie pensée pour et par les acteurs de terrain.

Vers une convergence entre expertise automobile et IARD ?

La question du rapprochement avec l'expertise IARD a suscité un débat riche. Certains groupes ont déjà franchi le pas, explorant d'ores et déjà des modèles multi-spécialistes. D'autres avancent avec prudence, soulignant les différences culturelles, opérationnelles et réglementaires entre les deux univers. Tous partagent cependant une même intuition : **l'avenir se construira dans la coopération**, non dans l'absorption. Des mutualisations sont possibles, à condition de préserver les savoir-faire propres à chaque domaine, à chaque métier.

Une conclusion partagée, entre confiance, engagement et espoir

Pour clore cette première édition du G7-FFEA, chaque dirigeant a proposé un mot qui résume son état d'esprit. De ces mots - **enthousiasme, confiance, espoir, coopération, collectif, avenir** - se dessine une vision résolument tournée vers demain. Ce tour de table l'a démontré : les acteurs de l'expertise automobile ont **conscience des mutations à l'œuvre**, mais aussi des atouts qu'ils possèdent pour y répondre ensemble.



François MONDELLO



Johann LE BIHAN



Yvan RUQUET



Jean PRÉVOST



Pierre-Yves LANG



Sylvain GIRAULT



Laurent HECQUET

Image du métier, attractivité, transmission : des enjeux cruciaux

Le constat est clair : il faut **revaloriser l'image de la profession**. Dans un contexte de mutation du monde du travail, attirer et fidéliser les jeunes talents exige une communication renouvelée. Il s'agit de mieux faire connaître les métiers de l'expertise, leurs débouchés, leur rôle clé dans la chaîne de valeur automobile. L'attractivité passe aussi par des **parcours de carrière lisibles**, une attention portée à l'équilibre entre vie professionnelle et engagement terrain, et une meilleure **visibilité de l'impact sociétal positif** du métier.

Un rendez-vous fondateur pour penser l'avenir ensemble

Ce tour de table est bien plus qu'un échange de points de vue. Il marque en réalité une volonté collective de faire de la profession un acteur structuré, innovant, responsable. Il ouvre une voie nouvelle : celle d'un besoin de dialogue stratégique entre les leaders du secteur, dans un esprit de **transparence**, de **lucidité** et d'**ambition partagée**. La FFEA a sur ce point parfaitement tenu son rôle de fédérateur, au travers de ce premier rendez-vous qui appelle des suites. **Car penser l'avenir ensemble, c'est déjà commencer à le bâtir.**



Le Replay vidéo de l'intégralité des échanges de la table ronde est visible sur ce lien (<https://vimeo.com/1024489503/6cfc134eac?share=copy>)

La FFEA, vitrine d'une profession en mouvement

La Fédération Française de l'Expertise Automobile s'impose plus que jamais comme la voix et le visage d'une profession en pleine transformation. Sa communication institutionnelle, déployée sur de multiples supports et à travers des partenariats solides, constitue une véritable vitrine au service de la reconnaissance, de l'attractivité et du rayonnement des experts en automobile. Durant l'année 2024, la FFEA n'a cessé de multiplier les initiatives pour rendre visible le rôle essentiel de l'expert auprès des décideurs publics, des partenaires de la filière, des entreprises et du grand public.

Une présence digitale stratégique



Le site www.ffea.fr est le socle de cette visibilité. Il s'adresse à la fois à l'écosystème professionnel (assureurs, réparateurs, pouvoirs publics, fédérations et partenaires), au grand public, aux jeunes en quête d'orientation et aux candidats à l'emploi. La plateforme présente la fédération et ses filiales (FOREA pour la formation, MPEA pour la prospective, RDEA pour les outils digitaux), valorise les valeurs déontologiques du métier, met en avant les compétences et spécialités de l'expert, propose des ressources pédagogiques, un annuaire des cabinets, des offres d'emploi, ainsi que les publications et actualités fédérales.

En 2024, une innovation majeure vient renforcer cette vitrine, avec la première publication en janvier puis une actualisation en octobre, de l'indice de référence FFEA. Basé sur l'évolution des coûts salariaux, des frais de déplacement et des investissements numériques, l'indice constitue désormais un indicateur incontournable pour



mesurer la dynamique économique de la profession vis-à-vis des assureurs. Cet outil inédit illustre la capacité de la FFEA à produire de la donnée de référence, crédible et partagée, au bénéfice de toute la filière.

À cette plateforme institutionnelle, s'ajoute une présence accrue sur LinkedIn, véritable levier de notoriété. La fédération, mais aussi FOREA et le MAP l'observatoire des experts de la mobilité, animent leurs pages avec régularité et efficacité, avec plus de 5 300 abonnés (+15 %), près de 50 000 impressions, un taux d'engagement multiplié par deux pour atteindre 11,4 % en moyenne. Derrière ces chiffres, c'est toute une communauté qui interagit, s'informe et se reconnaît dans les valeurs et missions portées par la profession.

Des outils de communication renouvelés et adaptés

La visibilité de la FFEA s'appuie également sur une communication visuelle modernisée. En 2024, la fédération a renforcé sa charte graphique pour répondre à la diversité des événements (salons, journées institutionnelles, rencontres régionales, interventions dans les lycées, portes ouvertes). Roll-up personnalisables par les entreprises membres, affiches, visuels ont été pensés pour renforcer la cohérence et l'impact de la marque FFEA auprès de publics variés, qu'il s'agisse de décideurs ou de lycéens en quête d'un avenir professionnel.



Ces supports, dynamiques et identitaires, rappellent la légitimité et l'indépendance d'une profession réglementée, mettent en avant ses compétences techniques et technologiques, et projettent les jeunes dans un parcours de formation attractif menant à un métier d'expertise reconnu. Ainsi, la communication visuelle devient un outil de conviction et d'attractivité.



Une fédération engagée dans la sensibilisation

Être vitrine de la profession, c'est aussi assumer une responsabilité sociétale. À l'occasion des Journées de la Sécurité Routière au Travail 2024, la FFEA a mobilisé son audience. 2 200 personnes ont été sensibilisées via LinkedIn et YouTube, grâce à des vidéos pédagogiques sur les risques au volant (alcool, stupéfiants, vitesse, téléphone, deux-roues). Signataire de la Charte de la Sécurité routière depuis 2019, la fédération encourage ses adhérents à s'engager à leur tour et met à disposition des outils concrets pour prévenir les accidents. Elle démontre ainsi que la communication institutionnelle ne se limite pas à la promotion mais constitue aussi un vecteur d'engagement citoyen.



[Voir les vidéos](#)

Des partenariats qui amplifient la voix de la FFEA



En 2024, la FFEA a multiplié les partenariats médiatiques et événementiels, renforçant ainsi sa légitimité et sa visibilité.

- Conférences :** la fédération s'associe depuis plusieurs années aux cycles de L'Argus de l'assurance, participant à des débats stratégiques tels que Inside IARD (gestion des sinistres, IA, cyber-risques) ou la conférence sur la lutte contre la fraude. Ces rendez-vous positionnent la FFEA comme interlocuteur incontournable des décideurs du secteur.
- Salons :** le Fleet & Mobility Day 2024 illustre l'ouverture de la fédération à des univers complémentaires (mobilité, gestion de flottes). Ces participations offrent une vitrine de choix auprès de nouveaux acteurs et partenaires.
- Presse :** en collaborant avec La Revue Experts ou Jurisprudence Automobile & Nouvelles Mobilités, la FFEA valorise ses adhérents tout en garantissant un accès privilégié à des analyses et dossiers de référence. Ce lien avec la presse spécialisée renforce la diffusion d'une image de sérieux, d'indépendance et de compétence.

Une communication au service de la profession

L'ensemble de ces actions fait de la FFEA une vitrine vivante et crédible de la profession. À travers son site internet, ses réseaux sociaux, ses outils de communication, ses partenariats et ses engagements citoyens, la fédération construit un récit cohérent et puissant. Elle ne se contente pas de parler des experts, mais met en scène leur rôle, leur savoir-faire, leurs valeurs, et les inscrit dans les enjeux contemporains de mobilité, de sécurité et de transition numérique.

En 2024, cette communication institutionnelle dépasse la simple diffusion d'informations et devient un levier stratégique de reconnaissance et de promotion. Elle contribue à affirmer l'expertise automobile comme une profession indispensable au bon fonctionnement de la filière et à la sécurité des usagers. Une vitrine, certes, mais surtout une vitrine ouverte sur l'avenir.

La Docuthèque, hub de la communication interne de la FFEA

En 2024, la Fédération Française de l'Expertise Automobile a franchi une nouvelle étape dans sa stratégie de communication interne, avec la mise en place de la Docuthèque FFEA, une plateforme numérique où chaque adhérent peut, en libre accès, retrouver l'ensemble des ressources utiles à sa pratique professionnelle et à la vie de sa fédération.

Une plateforme pensée pour l'adhérent

La Docuthèque est un outil collaboratif, conçu pour répondre simplement et efficacement au besoin des membres d'accéder, à tout moment et en toute autonomie, à une information pertinente, actualisée et centralisée. Ainsi, chacun dispose désormais d'une entrée unique, intuitive et organisée.

Grâce à cet outil en libre-service, la FFEA fluidifie la circulation de l'information. L'adhérent ne subit plus la communication interne. Il en devient l'acteur, maître de la recherche, de la consultation et du téléchargement des documents dont il a besoin.

Un contenu riche et structuré

La Docuthèque rassemble l'ensemble des composantes de la vie fédérale :

- **Publications FFEA** : Bulletins d'information (Lettre et Flash FFEA), tribunes du Président, notes de conjoncture, circulaires à destination des membres, UNAPL/U2P.
- **Ressources métiers** : guides pratiques, fiches techniques, notes d'actualité réglementaire, jurisprudences et analyses ;
- **Social branche auto** : Avenants à la convention collective, avis d'interprétation, instances de la branche / CPPNI et CPNE FP, textes divers.
- **Instances et commission FFEA** : Présentation du Bureau national, du Conseil d'administration, du CNT, des FFEA territoriales ; travaux et comptes rendus.
- **Actualités et agenda** : événements fédéraux, rendez-vous nationaux et régionaux, partenariats presse et conférences.

Par cette structuration, la Docuthèque, au-delà d'un répertoire, devient une véritable mémoire vivante de la FFEA et de ses actions.

Une logique de modernisation et d'efficacité

Avec la Docuthèque, la FFEA propose un mode de communication numérique moderne, centré sur l'agilité et la réactivité, avec pour objectif principal de faciliter la vie des entreprises adhérentes, de réduire les délais de diffusion, de favoriser la transparence et la confiance.

C'est aussi un outil de valorisation des initiatives, au travers duquel les campagnes de sensibilisation (comme celles de la sécurité routière), les publications spécialisées ou encore les partenariats avec la presse et les salons trouvent un espace où être partagés et archivés.

Un outil fédérateur

Au-delà de son aspect pratique, la Docuthèque participe à renforcer le sentiment d'appartenance à la FFEA. Chaque adhérent (entreprises ou professionnels libéraux) y trouve les mêmes informations, présentées de manière claire et harmonisée, assurant ainsi un même niveau d'accès à la connaissance et aux ressources. Cela contribue à renforcer la cohésion et à diffuser, auprès de chacun, une culture commune de la profession.

Un engagement durable

La Docuthèque n'est pas un aboutissement, mais une base évolutive. Pensée pour s'enrichir au fil du temps, elle est conçue pour s'adapter aux besoins des adhérents, aux évolutions réglementaires et aux innovations pédagogiques. Elle est l'illustration concrète d'une fédération qui met le digital au service de la proximité et de l'efficacité, et qui conçoit la communication interne non comme une contrainte, mais comme un levier de développement.



► Voir la vidéo du webinaire de présentation

Le service Juridique, un accompagnement quotidien des adhérents

Un service support Droit de la profession et Social branche

Le service juridique et social de la FFEA est à l'écoute des besoins des adhérents et répond quotidiennement à leurs interrogations en matière de droit de la profession, droit social, etc...

Il conçoit également régulièrement des études juridiques sur les sujets d'actualités intéressant les professionnels de l'expertise automobile. En 2024, ce sont 12 nouvelles notes juridiques qui sont venues enrichir la docuthèque de la FFEA, dont :

- Une note sur l'exigence de moralité pour l'exercice de la profession d'expert en automobile
- 2 notes juridiques sur les obligations des experts en automobile en cas de rappels de véhicule (Takata) et en cas de déficiences relevées sur le véhicule au cours de son examen
- Une note sur la réglementation des pièces détachées automobile d'occasion
- Et plusieurs notes juridiques sur les nouvelles dispositions relatives aux procédures administratives applicables aux véhicules endommagés

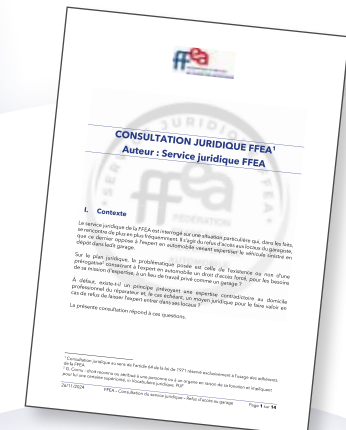
Enfin, en 2024, le service juridique a également rédigé une consultation juridique détaillée sur la situation du réparateur refusant l'accès de ses locaux à l'expert en automobile.

Une assurance de protection juridique en deux volets :

Le volet général accompagne les adhérents dans la résolution, amiable ou judiciaire, de tous les litiges relatifs à la réglementation et la législation (y compris sociale) applicables à une entreprise d'expertise, aux relations avec les tiers, aux rapports avec l'administration. Il garantit également les frais de défense devant la commission de discipline (CNEA) pour tous les experts en automobile du cabinet ou de l'entreprise adhérent, qu'ils soient salariés ou non.

Le volet spécialisé garantit notamment la prise en charge des frais de stages de récupération de points.

En 2024, 26 dossiers ont été ouverts pour le compte d'adhérents.



Des assurances dédiées en option pour garantir les risques professionnels majeurs

Pour les risques professionnels Responsabilité civile et Cyber des cabinets et des entreprises d'expertise automobile, les adhérents bénéficient de tarifs d'assurance préférentiels, négociés par Groupe Rouge, le courtier d'assurance partenaire de la FFEA.

Cette assurance couvre l'atteinte aux informations et la reconstitution des données, le vol des données personnelles et les frais de notification liés à cet événement, l'atteinte à l'e-réputation, le cyber-rançonnage, le cyber détournement de fonds, le détournement de ligne téléphonique. L'assureur du risque sélectionné par le courtier assure également une hotline spécialisée 24h/24 7j/7.

En 2024, 6 dossiers RCP ont été ouverts pour défendre les intérêts des adhérents.

Pour ces produits d'assurances, le service juridique FFEA est l'interlocuteur privilégié des adhérents et met à leur disposition une adresse courriel spécifique : support.sinistre@ffea.fr.

Une année de travaux intensifs pour le conseil d'administration

En 2024, le Conseil d'administration de la FFEA a poursuivi avec constance son rôle de pilote de la politique professionnelle et de garant de la bonne gestion de la Fédération. Ses travaux se sont concentrés sur les priorités stratégiques : défense du cadre réglementé, adaptation de la formation initiale, sécurisation des pratiques, dialogue social et amélioration des services aux adhérents.

Une politique professionnelle structurée et offensive

Des échanges nourris avec le ministère de l'Intérieur et la DSR

Les relations avec la Délégation à la sécurité routière ont occupé une place centrale. Plusieurs réunions ont permis de consolider le rôle de la profession dans la procédure des véhicules endommagés (VE). Le Conseil a également fixé la position de la FFEA sur la question de l'inscription, à la liste nationale des experts en automobile, d'experts salariés de compagnies d'assurance. Il a rappelé que la liste nationale est une liste d'exercice professionnel et que, juridiquement, un expert salarié d'un assureur ne peut pas accomplir d'actes d'expertise automobile : son statut est incompatible avec l'exercice de la profession réglementée. La question n'est donc pas celle d'un défaut supposé d'indépendance lié à l'employeur, mais bien celle de l'incompatibilité légale et déontologique, confirmée par la jurisprudence déjà rendue en la matière. Enfin, la Fédération a été associée aux travaux préparatoires du SIV 2, futur système d'information, qui renforcera les dispositifs antifraudes.

Réingénierie du Diplôme d'expert en automobile

Tout au long de l'année, la refonte du DEA a structuré les discussions. Dès janvier, un schéma cible a été arrêté : diplôme national de niveau 6, accessible post-bac via Parcoursup et structuré en trois années de formation. Le printemps a vu les premiers échanges avec l'Éducation nationale. À la rentrée, un groupe de travail profession/État a été constitué. **En décembre, le Conseil d'administration a adopté la structuration du futur diplôme autour de six pôles d'activités (v. encadré n°1),** pour une mise en œuvre prévue en 2026.

Vigilance

Le Conseil d'administration a accordé une attention particulière à la régularité des examens du DEA. En 2024, plusieurs courriers ont été adressés avec l'UPEAS aux académies pour signaler les dysfonctionnements constatés lors de la session 2023. Cette vigilance s'est également exprimée sur le plan déontologique avec la pratique de l'**expertise simplifiée**. Celle-ci consiste à traiter certains sinistres à partir de devis et de photographies, l'analyse étant en partie réalisée par

un logiciel d'intelligence artificielle développé par l'assureur. L'expert n'intervient alors que pour valider ou commenter des points signalés par l'algorithme, sans examen complet du véhicule. Estimant que ce dispositif est susceptible de porter atteinte aux principes d'indépendance, d'impartialité, de probité et de contradictoire, le Président du Conseil a saisi le Haut comité de déontologie pour avis.

Accord interprofessionnel avec les réparateurs

Un jalon important a été franchi en septembre 2024 avec la signature d'un accord entre la FFEA, MOBILIANS, la FNA et la FFC. Cet accord établit une charte de bonnes pratiques pour fluidifier les relations entre experts et réparateurs. En cas de litige, son application a été confiée à une commission de conciliation, qui sera mise en place en 2025.

Prévenir les violences contre les experts

Face à la montée des incivilités et des agressions, le Conseil a élaboré un **plan national de prévention des violences**. Présenté en juin, il repose sur trois axes, huit objectifs et vingt-cinq mesures, adoptés lors de l'Assemblée générale d'octobre. Parallèlement, la FFEA a sollicité un partenariat avec le ministère de l'Intérieur pour associer forces de l'ordre, assureurs et réparateurs.

Développement des certifications professionnelles

La politique du Conseil d'administration en matière de certification s'est concrétisée en 2024 avec la finalisation des travaux de la branche professionnelle, conduits en liaison avec l'OPCO EP, pour la mise en place d'une certification de compétence dédiée à l'expertise d'un véhicule de collection. Dans ce cadre, la FFEA, en qualité de certificateur, a habilité sa filiale FOREA pour organiser les premières sessions de formation et assurer le déploiement opérationnel de cette nouvelle certification, préalable à son enregistrement au répertoire spécifique de France Compétences. Cette démarche illustre la volonté du Conseil de valoriser les compétences techniques dans les différentes spécialités de l'expertise automobile à travers la reconnaissance par la certification professionnelle.

Secteur d'activité : indicateurs économiques et durabilité

En 2024, la commission secteur d'activité a été chargée par le Conseil d'administration de deux chantiers structurants. D'une part, l'indice FFEA, validé en mars, est désormais publié chaque année comme référence objective de l'évolution du coût de l'acte d'expertise. Pour répondre aux besoins des assureurs dans leurs budgets 2025, le Conseil a décidé en septembre d'accélérer les travaux de mise à jour afin que l'indice soit disponible dès l'automne. D'autre part, la FFEA a lancé les travaux relatifs à la directive européenne CSRD sur le reporting de durabilité.

Le Conseil a confié à la commission secteur d'activité la mission d'élaborer des indicateurs spécifiques pour aider les cabinets d'expertise à mesurer leur impact et à répondre aux exigences environnementales et sociales de leurs partenaires assureurs. Ces travaux placent la profession dans une dynamique proactive d'adaptation aux enjeux ESG

Dialogue social et représentativité patronale

La FFEA a préparé la renégociation de l'accord temps de travail de 2003, déposé sa candidature à la représentativité patronale pour 2025-2029, et participé à la signature d'avenants conventionnels.

Une gestion fédérale modernisée et sécurisée

Le concentrateur au cœur de la stratégie numérique

En 2024, un nouveau contrat de transmission des données a été adopté, assorti d'une politique de confidentialité conforme aux recommandations du Comité éthique de la FFEA. Ce dispositif sécurise la remontée des données dans la procédure VE.

Afin de renforcer l'action des élus dans les régions, le Conseil a doté les bureaux territoriaux d'outils pédagogiques élaborés en concertation avec le CNT : tutoriels, courriers normalisés, notices pratiques. Ces supports permettent aux représentants régionaux de conduire leurs missions dans des conditions sécurisées et homogènes.

Un CNT actif et écouté

Tout au long de l'année, le Conseil a répondu avec attention aux remontées du Comité national des territoires. Les préoccupations relatives aux dysfonctionnements du concentrateur ou encore aux relations avec l'ANTS ont été traitées avec réactivité.

Des services renforcés pour les adhérents

2024 a marqué le lancement de la **Docuthèque FFEA**, plateforme documentaire accessible à tous les cabinets. Le Conseil a également décidé de résilier le contrat de protection juridique collectif pour en renégocier les termes, et diffusé une notice pratique sur la nouvelle procédure VE, co-rédigée avec le service juridique et la Commission métier.

Encadré 1

LES 6 PÔLES D'ACTIVITÉS ADOPTÉS PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

1. Accueil, information et conseil.
2. Réalisation des missions d'expertise.
3. Analyse et évaluation des dommages.
4. Gestion des procédures administratives VE.
5. Organisation et conduite des activités.
6. Veille, formation, déontologie et développement.

Encadré 2

LES ADHÉSIONS 2024 EN CHIFFRES

- Nouveaux membres admis : **35**
- Radiations prononcées : **12**
- Démissions enregistrées : **6**

Avec un solde positif de +17 adhésions, la FFEA confirme l'attractivité de son action et la confiance croissante des professionnels dans la représentativité fédérale.

Les 11 membres du Conseil d'administration FFEA



François MONDELLO,
Président
administrateur



† Laurent HALBERT,
Ancien Président Délégué
administrateur



Ahmet AKKUS,
Vice-Président
administrateur



Johann LE BIHAN,
Vice-Président
administrateur



Christophe THEUIL,
Vice-Président
administrateur



Luc PRIEUR,
Trésorier
administrateur



Nicolas ROUSSEL,
administrateur



Laurent FOUASSON,
administrateur



Francisco CRUZ,
administrateur



Patrice PLESSIS,
administrateur



Antony VICTORIN,
administrateur



Lionel NAMIN,
Secrétaire général

Le Conseil national des territoires, interface et catalyseur de la profession



Grégoire PHILIP,
Président



Franck PIERRE,
Vice-président

Présidé par Grégoire PHILIP (élu le 30 mai 2024) et Franck PIERRE, le Conseil national des territoires (CNT) a poursuivi en 2024 sa mission d'animation et de coordination des actions régionales de la FFEA. Réuni à quatre reprises dans l'année, il s'affirme plus que jamais comme une instance essentielle de d'écoute, de dialogue, et d'interface entre le terrain et les instances nationales.

Une instance de proximité et d'interface professionnelle

Le CNT joue un rôle central dans la circulation de l'information et la représentation des préoccupations du terrain. En tant qu'interface entre les experts en automobile des régions et le Conseil d'administration de la FFEA, il permet d'assurer la cohérence des actions menées à l'échelle nationale et locale.

À travers ses échanges réguliers, le CNT :

- **recueille, structure et transmet** les remontées des territoires - difficultés d'exercice, besoins de formation, attentes vis-à-vis des pouvoirs publics - aux commissions, services de la Fédération et au conseil d'administration.
- **diffuse localement** auprès des adhérents les informations et décisions majeures relatives à la réglementation, à la déontologie et aux évolutions du métier ;
- **sert d'interface technique et institutionnelle** sur les sujets clés de la profession, en accompagnant la mise en œuvre des politiques publiques intéressant la profession réglementée d'expert en automobile (procédures VE, plan de prévention des violences, réingénierie du DEA, etc.) et en relayant les échanges avec le ministère de l'Intérieur, la DSR ou d'autres acteurs publics.

Ainsi, le CNT ne se limite pas à un rôle consultatif : il est devenu un maillon stratégique de l'action conduite en matière de politique professionnelle, garantissant une meilleure remontée des réalités de terrain vers les instances nationales et une application homogène des décisions dans les territoires.

QUELQUES CHIFFRES

CNT

- **28 membres**
- **4 réunions**
- **90%** de représentation régionale au CNT
- **35 questions** issues des remontées territoriales

Régions

- **14 associations** dynamiques sur le territoire français
- **60 élus** régionaux
- **23 représentations** locales
- **12 regroupements** professionnels
- **+ de 650 adhérents** réunis aux rencontres FFEA régionales

OUVERTURE ET DIALOGUE INTERPROFESSIONNEL



Le président de l'UNAPL au Comité national des territoires

Invité de la session de décembre, **Christophe SANS**, président de l'Union nationale des professions libérales (UNAPL), est venu présenter le déploiement progressif des Maisons des

Professions Libérales (MPL) en régions. Ces structures d'accueil, initiées en 2024, visent à accompagner et représenter l'ensemble des professions libérales dans chaque région, y compris celle des experts en automobile, dont la FFEA est membre à part entière du champ d'action UNAPL.

Ce partenariat illustre la place désormais reconnue de la FFEA et du CNT comme interface privilégiée entre la profession et les acteurs institutionnels œuvrant à la structuration des métiers libéraux sur tout le territoire.

Un vecteur d'impulsion pour les associations régionales

Sous l'impulsion du CNT, les 14 associations régionales FFEA ont poursuivi leurs actions d'animation et de proximité, renforçant le lien entre la Fédération et les experts. Les présidents régionaux ont multiplié les rencontres avec les adhérents, contribuant à la diffusion des bonnes pratiques professionnelles et au partage des informations relatives aux travaux fédéraux (révision du DEA, prévention des violences, charte éthique du concentrateur, etc.).

En 2024, les échanges se sont aussi orientés vers une meilleure articulation entre les problématiques locales et les grands chantiers nationaux : l'amélioration des relations interprofessionnelles, la gestion des procédures administratives, la sécurité des données ou encore la défense du statut d'expert en automobile indépendant.



La politique sociale de la branche en 2024

En 2024, la branche de l'expertise automobile a poursuivi une politique sociale structurée autour de trois instances : la Commission Paritaire Permanente de Négociation et d'Interprétation (CPPNI), la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (CPNEFP) et la Section Paritaire Professionnelle (SPP) Expertise rattachée à l'OPCO EP. Chacune a contribué à moderniser les règles conventionnelles, sécuriser les parcours et soutenir la formation dans un contexte de mutation technologique et écologique.

La CPPNI : la mise à jour du cadre conventionnel

La CPPNI a poursuivi son rôle central de négociation collective. Les discussions ont porté sur la revalorisation salariale de plus 3,5 % en 2024 (avenant n°86), l'adaptation des congés pour enfants malades et événements familiaux, ainsi que l'ouverture de négociations sur l'accord temps de travail et les délais de période d'essai et de préavis, aboutissant à l'avenant n°91 signé en fin d'année.

Les débats ont également concerné la prévoyance (équilibre technique, catégories objectives, fonds sociaux), en lien avec les organismes de protection sociale partenaires.

La CPNEFP : emploi, certifications et diplôme d'expert



L'année a été marquée par des avancées importantes : adoption de la certification « expertiser un véhicule de collection », accompagnement de la transformation du diplôme d'expert en automobile, destiné à créer une filière post-bac, et lancement d'un projet innovant de formation : l'AFEST (Action de Formation en Situation de Travail).

Ce dispositif, qui utilise le travail comme support d'apprentissage, est parfaitement adapté pour les salariés préparant le diplôme du DEA. En 2024, un parcours « prêt à l'emploi » en quatre situations de travail clés a été conçu avec l'appui de l'OPCO EP. Des outils pratiques ont été mis à disposition des dirigeants, RH, formateurs et salariés pour faciliter son déploiement expérimental, accompagné par les conseillers formation sur tout le territoire.

À terme, l'objectif est d'étendre l'AFEST à toutes les entreprises de la branche pour homogénéiser les pratiques de formation et l'accompagnement des futurs experts.

La SPP-Expertise : financement et priorités de formation

La SPP, instance opérationnelle de gestion des fonds, a connu une année dense. La consommation rapide des enveloppes du PDC-50 a conduit à mobiliser les fonds conventionnels. Une enveloppe relais de 407 K€ a été débloquée, complétée par la collecte conventionnelle.

Les financements ont priorisé l'alternance, le parcours Unité-C, et les actions liées à la transition écologique telles que réemploi des pièces ou réparation des plastiques). Une enveloppe de 26 K€ a été sanctuarisée pour l'AFEST, confirmant l'importance accordée à l'innovation pédagogique. Enfin, des ajustements de barèmes ont aligné le coût des formations liées à la transition écologique sur celui des formations « cœur de métier ».

Une dynamique tournée vers l'avenir

En 2024, les trois instances ont consolidé le socle conventionnel, enrichi l'offre de certification et sécurisé le financement des parcours. Les négociations sociales (préavis, temps de travail, prévoyance) s'articulent avec une politique volontariste de formation intégrant les mutations techniques et environnementales.

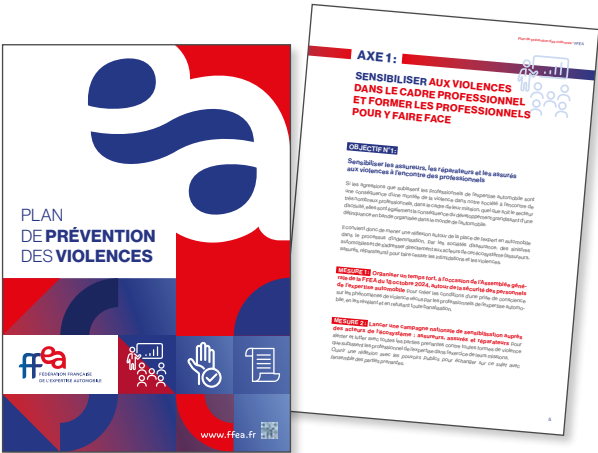
La coordination entre CPPNI, CPNEFP et SPP garantit la capacité de la branche à anticiper les besoins et à soutenir entreprises comme salariés dans un secteur en profonde mutation.

HOMMAGE À LAURENT HALBERT



Au moment de clore ce bilan 2024, la branche rend hommage à Laurent Halbert, disparu début 2025. Président de la CPPNI depuis dix ans, il a marqué de son empreinte les négociations sociales et su, par son sens du dialogue et son engagement constant, faire progresser le secteur tout entier. Apprécié et respecté de tous, employeurs comme représentants des salariés, il incarnait l'esprit de responsabilité et d'équilibre qui fonde la vie paritaire. Son action restera une référence et son souvenir demeurera lié à l'histoire sociale de la branche.

Focus sur les travaux des commissions thématiques de la FFEA



Un plan de la FFEA pour protéger les experts face aux violences

En 2024, la Fédération Française de l'Expertise Automobile (FFEA) a franchi un cap décisif en lançant un plan de prévention des violences, présenté en Assemblée générale. Ce projet inédit est né d'une préoccupation croissante : la sécurité des experts sur le terrain et dans leurs cabinets. Confié **aux commissions métier et des affaires sociales**, il a été construit à partir de témoignages de terrain, d'analyses et de propositions concrètes.

Le plan repose sur trois axes et dix-neuf mesures et illustre une ambition claire : que la profession ne subisse plus les violences comme une fatalité mais dispose d'outils pour les prévenir, y répondre et accompagner les victimes.

Un constat préoccupant

Selon une étude conduite par l'OMPL, 51 % des salariés de la branche déclarent avoir déjà subi des violences au travail, presque exclusivement du fait de personnes extérieures. Insultes, menaces, intimidations, parfois armes à feu : les exemples sont nombreux et traduisent une dégradation inquiétante du climat social. Les conséquences sont directes : démotivation, burn-out, difficultés de recrutement, voire départs définitifs de la profession.

Lors des auditions menées par les commissions, plusieurs experts ont raconté avoir été suivis ou menacés jusque dans leur vie personnelle, une situation qui fragilise non seulement leur équilibre mais aussi la confiance qu'ils peuvent avoir dans l'exercice quotidien de leur mission.

Trois axes structurants et leurs mesures

1. Sensibiliser et former pour mieux prévenir

Un temps fort de sensibilisation en Assemblée générale (mesure 1) et une campagne nationale de communication (mesure 2) visent à mobiliser l'ensemble de la filière (assureurs, réparateurs, assurés).

En interne, le plan prévoit la désignation de référents sécurité territoriaux (mesure 3), la formation des experts à la gestion apaisée des tensions (mesure 4), celle des personnels administratifs et d'accueil (mesure 5) et l'inscription de la prévention des violences comme axe prioritaire de formation en lien avec l'OPCO EP (mesure 6).

2. Sécuriser l'exercice du métier

Les experts sont souvent seuls sur le terrain. Le plan recommande une recommandation professionnelle sur la sécurité bâtiminaire (mesure 7) et des partenariats avec le secteur de la sécurité (mesure 8) pour adapter les dispositifs aux besoins des cabinets. Pour les déplacements, il prévoit des dispositifs d'alerte adaptés (mesure 9) permettant de déclencher une assistance immédiate, ainsi que la création d'espaces d'échanges entre référents régionaux (mesure 10) pour rompre l'isolement.

Un volet judiciaire complète cet axe : mise en place d'un kit de signalement pour faciliter les dépôts de plainte (mesure 11), réflexion sur des procédures alternatives pour garantir une réponse pénale systématique (mesure 12) et information juridique des dirigeants sur leurs possibilités de signalement (mesure 13).

3. Déclarer et accompagner les victimes

La profession s'engage à quantifier les violences grâce à une étude initiale (mesure 14), à systématiser la remontée des données de terrain (mesure 15) et à créer un observatoire national dédié (mesure 16) pour suivre l'évolution du phénomène.

Pour les victimes, le plan met en place un accompagnement psychologique (mesure 17), un appui juridique (mesure 18) et la promotion de retours d'expérience collectifs (mesure 19) afin de transformer les situations vécues en leviers de prévention.

Une adoption unanime

Validé par le Conseil d'administration puis soumis à l'Assemblée générale du 18 octobre 2024, le plan a été adopté à l'unanimité des adhérents présents. Cette adhésion totale démontre la prise de conscience collective et la volonté de mettre fin à l'isolement des victimes.

Au-delà de la profession, la FFEA souhaite faire de ce plan un outil partenarial. Des échanges sont engagés avec les pouvoirs publics pour renforcer son efficacité et sensibiliser l'ensemble des acteurs de la filière automobile et de l'assurance.

Remerciements

Contributeurs des commissions métier et sociale :

† Laurent Halbert, Pascal Jusselme, Lionel Namin, Julien Ott, Nélia Palmas, Olivier Robert.

De la réforme VE à la pratique : la Commission métier outille les experts

L'année 2024 a aussi été marquée par l'entrée en vigueur, le 27 mai, de l'arrêté du 24 avril 2024 modifiant en profondeur les trois annexes de la procédure des véhicules endommagés. Face à la complexité du texte, la Commission métier a élaboré une notice d'application adoptée par le Conseil d'administration le 26 juin.

Un outil de référence

- La notice rassemble :
- le texte réglementaire intégral,
 - des commentaires techniques et juridiques rédigés avec le service juridique de la FFEA,
 - des modèles pratiques pour uniformiser les pratiques (lettres de mission, procès-verbaux, rapports types).

Des évolutions majeures

- Elle met en lumière des changements significatifs :
- définition élargie des cinq critères d'irréparabilité technique ;
 - intégration de nouveaux contenus dans les critères de dangerosité : pavillon, traverses soudées (critère carrosserie), barres stabilisatrices (critère direction), ADAS relatifs à la sécurité (critère sécurité des personnes) ou encore le tout nouveau critère « Energie employé par le véhicule ».
 - méthodologie révisée du suivi et du contrôle des réparations,
 - rôle accru de l'expert qualifié VE dans la traçabilité des pièces issues de l'économie circulaire.

Ces précisions aident les experts à interpréter correctement les nouvelles dispositions et à sécuriser juridiquement leurs décisions.

Un guide pratique et protecteur

Au-delà du commentaire, la notice fournit des explications claires sur des points délicats, par exemple l'appréciation des ADAS ou la qualification d'un véhicule partiellement brûlé. Elle contribue ainsi à renforcer la fiabilité des expertises en automobile et la sécurité routière.

Ce travail collectif de la Commission métier vise à garantir une application homogène des nouvelles annexes sur l'ensemble du territoire et à renforcer la sécurité des usagers de la route, en fiabilisant les décisions relatives aux véhicules endommagés.

Directive CSRD : la Commission secteur d'activité en première ligne

Enfin, 2024 a vu émerger un autre chantier stratégique : la transposition de la directive européenne CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Cette réglementation impose un reporting extra-financier renforcé en matière environnementale, sociale et de gouvernance (ESG). Si seuls les grands groupes et les assureurs sont directement concernés à court terme, les répercussions touchent toute la chaîne automobile, y compris les cabinets et entreprises d'expertise.

Anticiper et valoriser

- Deux enjeux se dessinent :
- anticiper les demandes des assureurs, qui devront rendre compte de l'impact de leurs prestataires,
 - valoriser la contribution de la profession d'expert en automobile à une réparation durable et à une mobilité responsable.

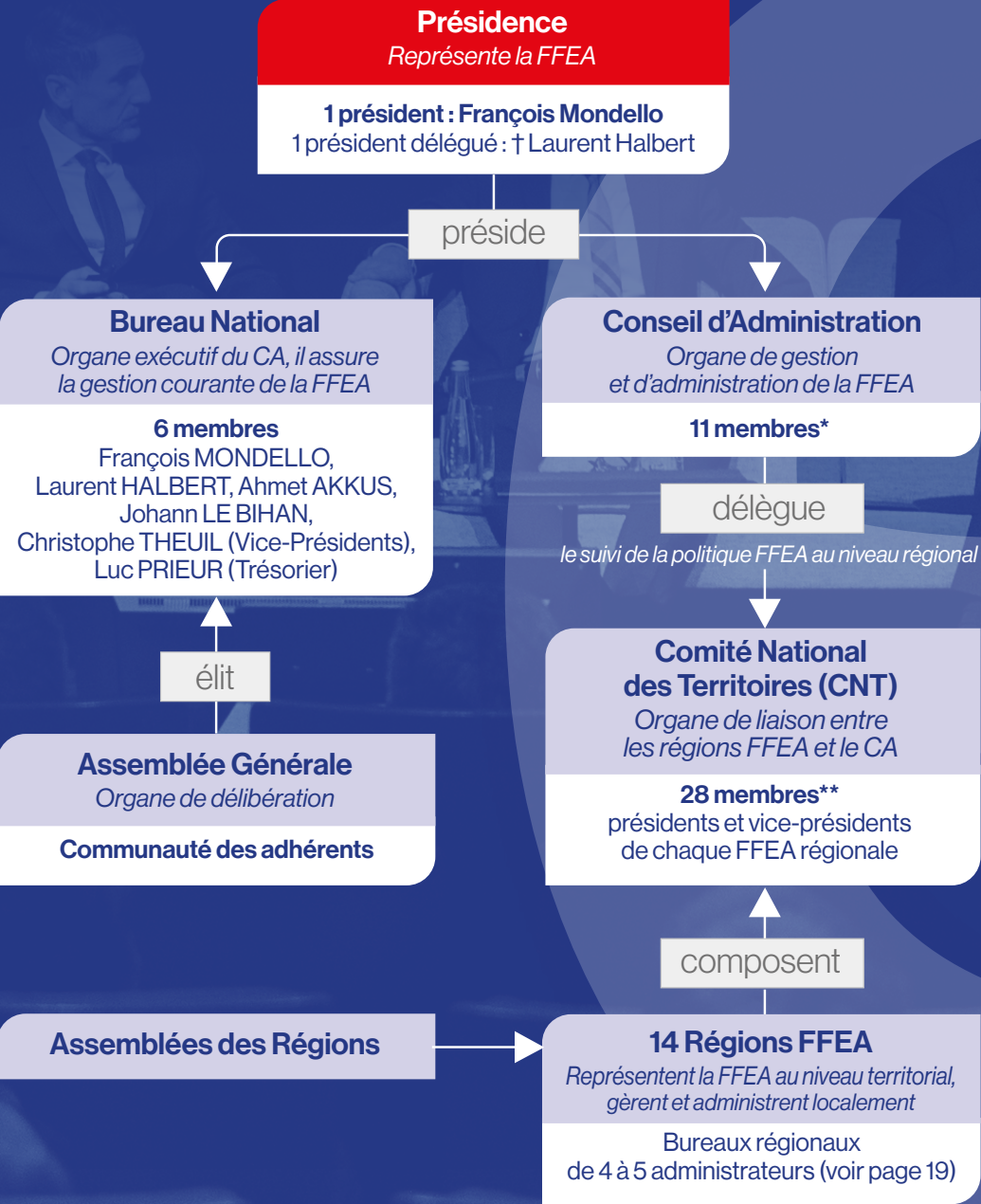
Une méthode pour la profession

- La Commission secteur d'activité a pour mission de :
- accompagner les cabinets dans l'intégration progressive des critères ESG,
 - proposer un référentiel commun et reconnu,
 - développer une méthode nationale de mesure et de réduction de l'empreinte carbone appliquée à la réparation automobile.

Ces travaux, initiés fin 2024, visent à positionner la FFEA comme une force de proposition crédible, capable d'offrir à ses adhérents un cadre clair et opérationnel dans un environnement réglementaire en rapide mutation.

Le groupe de travail CSRD et ses entreprises contributrices : le groupe de travail CSRD de la commission secteur d'activité est composé de contributeurs des entreprises d'expertise adhérentes de la FFEA : Alliance Experts, BCA Expertise, Expertise et Concept, Experts Groupe, Groupe Lang, IDEA Expertises et Roadia.

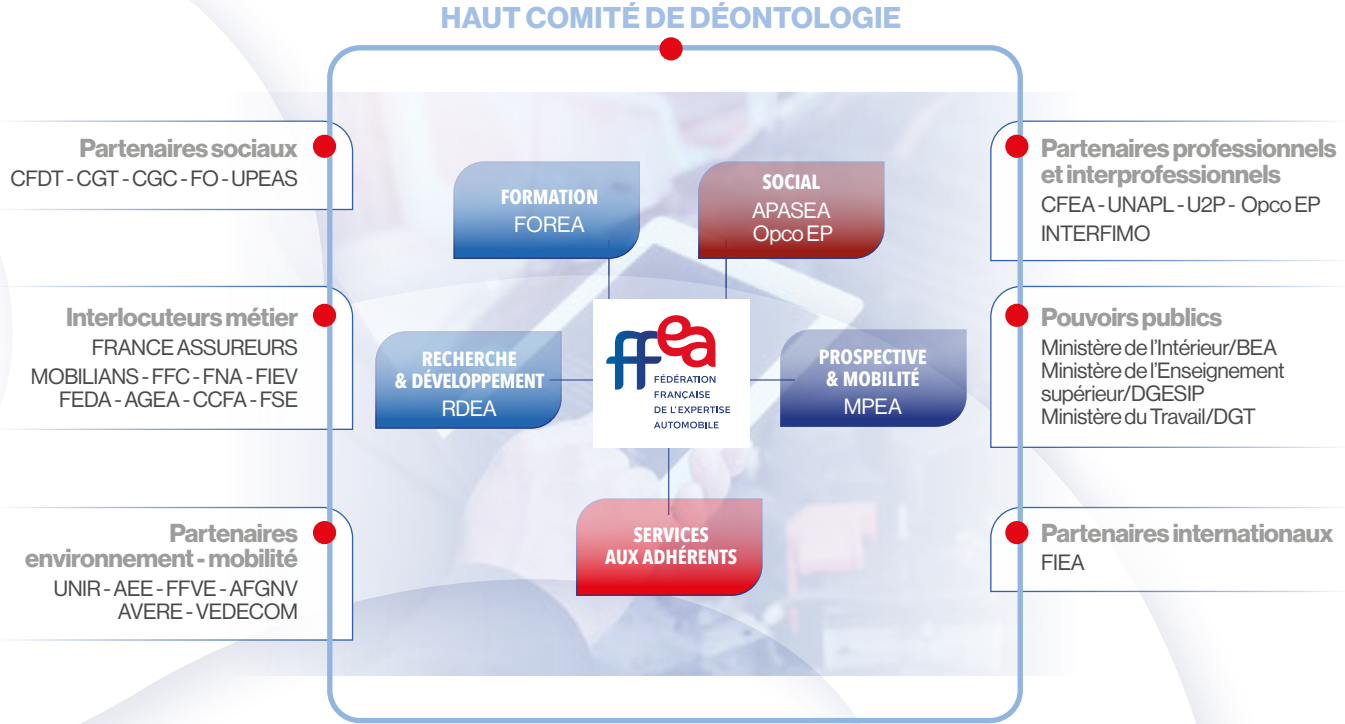
Gouvernance



Membres

*** CONSEIL D'ADMINISTRATION FFEA (CA)**
François MONDELLO, † Laurent HALBERT, Ahmet AKKUS, Johann LE BIHAN, Christophe THEUIL, Luc PRIEUR, Nicolas ROUSSEL (suppléant : Claude BERG), Laurent FOUASSON (suppléant : Didier TROTREAU), Francisco CRUZ (suppléant : Gilles LIBMAN), Patrice PLESSIS, Antony Victorin (suppléant : Cédric Milhac).

**** COMITÉ NATIONAL DES TERRITOIRES (CNT)**
Grégoire PHILIP (Président du CNT), Franck PIERRE (Vice-Président du CNT), Alexandre BEGUE, Claude BERG, Francisco CRUZ, Jean-Pierre D'AURIZIO, Mathieu DECHANDON, Laurent FAIVRE, Laurent FOUASSON, Cyril FUSCO, Franck GAUTHIER, Ruddy GASQUE, Gregor HERVE, Frédéric LEJANVRE, Jean-François LHOMME, Gilles LIBMAN, Cédric MILHAC, Clément NAUDIN, David NETTELET, Mathieu OPRON, Patrice PLESSIS, Nicolas SIFFREDI, Vincent ROMERO, Nicolas ROUSSEL, Sylvio SENE, Romain SOULARUE, Didier TROTREAU, Antony VICTORIN.



Glossaire

Partenaires sociaux

CFDT : Confédération française démocratique du travail.
CGT : Confédération générale du travail.
CGC : Confédération générale des cadres.
FO (Métallurgie) : Force ouvrière.
UPEAS : Union professionnelle des experts en automobile salariés.

Interlocuteurs métier

FRANCE ASSUREURS : Fédération du secteur de l'assurance.
FFC : Fédération française de Carrosserie.
MOBILIANS : Fédération des services de l'automobile (anciennement CNPA).

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.
FSE : Fédération des sociétés d'expertise (IARD).

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.
VEDECOM : Institut français de recherche et de formation mobilités durables.

Partenaires professionnels et interprofessionnels

CFEA : Confédération française des experts en automobile.

UNAPL : Union nationale des professions libérales.
U2P : Union des entreprises de proximité.
Opco EP : Organisme financeur de la formation professionnelle.
INTERFIMO : Financier partenaire des professions libérales.

Pouvoirs publics

Ministère de l'Intérieur - BEA : Bureau de l'expertise en automobile - Délégation à la sécurité routière du ministère de l'Intérieur.
Ministère de l'Enseignement supérieur - DGESIP : Direction générale de l'enseignement supérieur et de l'insertion professionnelle.
Ministère du Travail - DGT : Direction générale du travail.

Partenaires internationaux

FIEA : Fédération internationale des experts en automobile.

Filiales

Une offre de formation
en constante adaptation



Johann
LE BIHAN



LE MOT DU PRÉSIDENT

La rentrée 2024 a marqué un tournant majeur avec l'intégration, pour la préparation à l'unité C du diplôme d'Expert en Automobile (DEA), d'un **cycle en apprentissage**. Ce dispositif constitue un fait marquant pour les employeurs qui peuvent recruter et former des profils adaptés à leurs besoins grâce aux contrats d'apprentissage, de professionnalisation, de reconversion ou encore via la promotion par l'alternance (Pro-A). Le choix du contrat s'ajuste selon le profil du salarié, le calendrier de formation et les possibilités de financement.

FOREA confirme sa dynamique de développement en intensifiant son orientation vers des **prestations sur mesure**, spécialement conçues pour les réseaux et groupements partenaires. De plus en plus proposées en **intra-entreprise**, ses formations répondent aux besoins opérationnels tout en garantissant la **confidentialité** des démarches de développement des compétences.

Cette évolution s'accompagne du maintien de **formations inter-entreprises**, qui continuent d'encourager le **partage d'expériences** et l'**enrichissement mutuel** entre professionnels. La formation spécialités « Expertise des poids lourds : trains roulants » a remporté une entière satisfaction : 100 % des participants l'ont recommandée, mettant en avant la qualité de l'enseignement, la maîtrise pédagogique du formateur ainsi que la pertinence des cas pratiques et des supports dynamiques utilisés.

Parallèlement, FOREA a poursuivi son déploiement sur la **qualification «Véhicules endommagés»**, avec **896 heures de formation dispensées**, et plus de **2 000 experts automobiles formés**, renforçant ainsi son rôle de référence dans la filière. Un remerciement particulier est adressé à la **commission Véhicules Endommagés**, présidée par Stéphane GROS, qui contribue activement chaque année à la conception du nouveau module, toujours conçus au plus près des besoins du terrain et en parfaite adéquation avec les évolutions du métier.

FOREA entend poursuivre sa dynamique afin de rester durablement au plus près des besoins de vos entreprises et des professionnels.

Johann LE BIHAN
Vice-Président FFEA représentant de FOREA



Excellence confirmée : renouvellement Qualiopi 2024

FOREA a obtenu en 2024, le renouvellement de sa certification Qualiopi, attestant ainsi la conformité et la qualité de ses prestations. Cette reconnaissance couvre désormais non seulement ses actions de formation, mais également son activité en tant que Centre de Formation d'Apprentis (CFA).

Fait marquant, FOREA a franchi avec succès toutes les étapes dès le premier audit, soulignant la solidité de son organisation et l'engagement constant des équipes en faveur d'une amélioration continue au service des publics formés.

Le prochain audit viendra confirmer cette dynamique de qualité.

Un DEA repensé, un avenir renforcé

Le référentiel du futur DEA, co-construit par la profession et les ministères (Éducation nationale, Enseignement supérieur, Intérieur), est structuré autour de 6 pôles d'activités clés :

1. Diagnostic technique et technologie du véhicule aux fins d'expertise
2. Examen technique du véhicule adapté à sa catégorie
3. Mise en œuvre de l'expertise
4. Formalisation verbale et écrite de l'expertise automobile
5. Expertise des véhicules endommagés dans le cadre des procédures administratives du code de la route
6. Relation client et services au sein d'une entreprise d'expertise automobile.

Ce nouveau cadre intègre ainsi les évolutions technologiques du métier et actualise un référentiel demeuré inchangé depuis 2012.

FOREA adaptera dès sa mise en œuvre ses parcours DEA, pour répondre à cette transformation majeure, ouvrant la voie à une filière diplômante accessible en formation initiale (en milieu scolaire ou en alternance) mais aussi en formation continue.



Nos indicateurs pour 2024

En 2024, FOREA a animé la vie institutionnelle et pédagogique avec régularité : 8 réunions de Comité de Direction ont été organisées, en présentiel comme en visioconférence, ainsi que 9 réunions du Comité Pédagogique, également menées en format hybride.

PRÉPARATION À L'UNITÉ C DU DEA

- Un cursus spécifique avec 2 années de pratique de l'expertise en entreprise :
- 350 heures de formation et 469 heures pour le parcours en apprentissage
 - 4 centres partenaires situés à Argenteuil : Le GARAC, Chambéry : Lycée Louis Armand, Le Mans : CCI, Lorient : Lycée Colbert bénéficiant chacun de référents experts : Francis LAMOULIE, Romain HUOT, Jean-François ABRIAL, Romain SOULARUE, Olivier Kerdal
 - 80 Experts En Formation composent la promotion 2024/2025 baptisée Radical

FORMATION CONTINUE 2024

- 500 heures de formation dispensées
- 55 sessions
- 468 formés

VÉHICULES ENDOMMAGÉS AGREMENT 2025

- 896 heures de formation dispensées
- 112 sessions
- 2 019 formés



Merci : aux 10 commissions techniques et à leurs présidents pour leur engagement et leur contribution précieuse à nos formations.

Commission	Président
2 roues	Christophe BELLEMBOS
Accidentologie	Arnaud LAGUITTON
Collection	Alexis ARTUS
Expertise Maritime	Jean-Luc DEL BOVE
Juridique	Christophe MARCAGGI
MATP	Jean-Michel SINTIVE
Nouvelles technologies & fraude	Alban ADAMO
Poids-Lourd	Nicolas MOREL
VE	Stéphane GROS
Véhicules de loisirs	Pierre-Yves DEBUISE

Une communication digitale

En 2024, FOREA a consolidé sa présence numérique afin d'informer et d'accompagner ses partenaires et publics. Cette dynamique s'est traduite par 10 parutions de la newsletter En continu, 2 Flash infos, 36 publications LinkedIn, un encart hebdomadaire dans la newsletter de la FFEA, ainsi que la mise à jour régulière du portail formation.

Pour rester informé de nos actualités et conserver un lien direct avec FOREA, vous pouvez nous suivre à travers ces différents canaux.

NOUVEAUTÉS

En lien avec sa mission d'accompagnement des entreprises d'expertise et de leurs collaborateurs, FOREA poursuivra en 2025 son offre avec :

- **Expertise de litige**, une formation portée par la commission juridique présidée par Christophe MARCAGGI, centrée sur le rôle de l'expert dans la gestion des litiges et les relations avec les assureurs de PJ.
- **Un autre projet phare s'annonce pour FOREA la certification « Expertiser un véhicule de collection »** au Répertoire Spécifique de France Compétences. Cette certification répond à la demande croissante du marché, reconnaît un haut niveau de compétence et confirme la place de FOREA - habilité par la branche - comme organisme de formation de référence.

MPEA, une filiale engagée au service de la mobilité et de l'expertise automobile



Observer, analyser, anticiper et partager les grandes tendances de la mobilité : telles sont les missions fondatrices de MPEA, la filiale du groupe FFEA dédiée à la prospective et à l'ouverture de la profession d'expert en automobile vers les évolutions de notre société. Depuis sa création, MPEA agit comme un levier de transformation et d'adaptation en apportant aux experts les outils, informations et échanges nécessaires pour mieux comprendre et intégrer les enjeux émergents. C'est dans cette optique que MPEA a conçu et développe le MAP – l'Observatoire des experts de la mobilité (www.observatoire-map.org), véritable plateforme de diffusion de la connaissance, d'échanges professionnels et d'exploration de l'innovation, à destination des experts mais aussi de l'ensemble des acteurs de la filière mobilité : institutions, assureurs, industriels, start-ups, collectivités, usagers...



2024 : une année de consolidation et d'élargissement des actions de MPEA

L'année 2024 a été marquée par un renforcement des activités de notre filiale MPEA, avec une ligne directrice claire : **ouvrir l'expertise automobile à son environnement économique, technologique et sociétal**. Plusieurs axes d'intervention ont été approfondis, notamment au travers du MAP :

Des webinaires à fort impact et en accès libre

Les **webinaires MAP** ont confirmé leur rôle de rendez-vous incontournables. Leur régularité, leur diversité thématique et leur large audience ont permis de renforcer les ponts entre la profession d'expert et les autres acteurs de l'écosystème (voir les thèmes abordés dans les pages suivantes). Ces webinaires ont permis de mettre en lumière des thématiques d'actualité, dans le but de nourrir une culture de l'anticipation au sein des cabinets et entreprises d'expertise automobile.

MAP Décodage : l'essor d'une rubrique

Le succès des podcasts audio et vidéo du MAP s'est confirmé en 2024, avec une hausse continue de leur audience, en particulier sur Spotify et via le site de l'observatoire. La série « **Start-up et Mobilité** », lancée en 2023, s'est étoffée en 2024. Et la rubrique « **MAP Décodage** » a pu prendre un nouvel essor, avec des interviews au format vidéo, permettant de faire un focus sur des sujets bien précis, avec des spécialistes. Un format plus court, accessibles à tout moment, pour permettre aux professionnels de s'informer en continu sur les dernières tendances.

L'Observatoire comme hub de veille et d'influence

Plus qu'un site, le MAP, l'observatoire des experts de la mobilité est un véritable hub d'intelligence collective. La veille prospective qui y est menée donne à la FFEA une capacité renforcée à se positionner sur les débats de fond, et à défendre les intérêts de la profession dans un monde en mutation.

Un site internet dédié : <https://www.observatoire-map.org>



Accompagner l'expertise face aux transformations de l'automobilité

Dans un contexte de profondes mutations (climatique, technologique, réglementaire), la mission de MPEA prend tout son sens. Elle apporte à l'expertise automobile une boussole pour naviguer dans un univers complexe et mouvant, en éclairant sur les enjeux futurs, les solutions émergentes et les partenaires à mobiliser.

Grâce au travail mené via le MAP, MPEA contribue pleinement à la **montée en compétence**, à la **visibilité de la profession** et à son **ancrage dans les débats contemporains**. Elle affirme ainsi la volonté de la FFEA d'agir avec lucidité, agilité et responsabilité, au service de l'avenir de l'automobilité.



Laurent HECQUET

Une gouvernance mobilisée et visionnaire

MPEA est présidée par **Christophe Theuil**, expert en automobile et Vice-Président de la FFEA. Elle est dirigée par **Laurent Hecquet**, homme de conviction, engagé de longue date pour l'intérêt général, et ayant œuvré

durant plus de 25 ans à la représentation des usagers de la route. Leur binôme garantit une stratégie cohérente, ouverte sur l'avenir et fidèle aux valeurs de la profession.

Les évènements du MAP en 2024



Les Webinaires du MAP



Les replays vidéo des webinaires du MAP sont disponibles sur le site internet www.observatoire-map.org rubrique « Vidéos » ou « Evènements »



Voir la vidéo

Le nouveau contrat d'agent : une révolution pour l'écosystème de la distribution automobile ?
29 janvier 2024

Nos invités : Florence Gete, présidente du Groupement des agents automobile Peugeot (GAAP) et du Conseil européen des groupements d'agents de l'automobile (CEGAA) et Patrice Mihailov, Avocat, spécialiste du droit de la distribution et de la concurrence.

Le sujet : L'évènement a proposé une présentation du système actuel de la distribution automobile et une analyse des transformations à venir, avec la mise en place du nouveau contrat d'agent. Les échanges ont permis de comprendre la vision des constructeurs, leurs objectifs et les raisons qui les poussent à remettre en question un modèle de distribution en place depuis plusieurs décennies.



Voir la vidéo

Tout comprendre des carburants alternatifs et de leurs usages
2 avril 2024

Nos invités : Nicolas Doré, coordinateur carburants alternatifs de l'ADEME et Antonio Pires da Cruz, responsable de programme à l'IFPEN.

Le sujet : L'évènement a proposé une cartographie complète des carburants alternatifs, en présentant leur mode de production, leurs usages actuels ou envisagés, tout en déconstruisant les idées reçues qui alimentent parfois le débat public. Les échanges ont porté sur quatre volets complémentaires : un rappel du cadre réglementaire, une présentation des différents types de carburants alternatifs, les usages auxquels ils sont destinés, ainsi que les enjeux liés à leur production et à leur disponibilité.



Voir la vidéo

Batteries des véhicules électriques : enjeux et perspectives
15 mai 2024

Nos invités : Sophie Schmidlin Chief technology officer chez The future is neutral, Michel Forissier Senior automobile advisor chez Dwdg, Romain Gillet Responsable du marketing stratégique chez ACC et Alexis Marcadet cofondateur de Revolte.

Le sujet : L'évènement a proposé un point d'actualité sur la batterie des véhicules électriques, avec pour objectif d'apporter une vision réaliste de ses évolutions à venir et de répondre aux grandes interrogations du secteur. Les échanges se sont articulés autour de trois axes : la définition et la fabrication des batteries, les technologies existantes et l'essor des gigafactories ; le cycle de vie des batteries, incluant leur durée de vie, leur entretien et leur recyclage ; enfin, les enjeux liés à leur réparation, à l'après-vente, aux types de pannes rencontrées et à leurs implications économiques.



Voir la vidéo

Véhicule connecté : où en est la réglementation ?
26 septembre 2024

Nos invités : Olivier Gavaud de la DGITM (Adjoint au chef du département Transition des usages et digitalisation. Direction des mobilités routières), Philippe Favreau de la PFA (Pilote du CSTA31 – Véhicule étendu et utilisation des données) et Thomas Moreau de la CNIL (Juriste en protection des données - En charge du secteur transport, mobilités, énergie),

Le sujet : L'évènement a permis de faire un point d'actualité sur le cadre réglementaire en constante évolution autour du véhicule connecté. Trois thématiques principales ont structuré les échanges : le cadre législatif et réglementaire issu de la directive ITS et de l'article 32 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), présenté par la DGITM ; les réglementations portant sur les données du véhicule et un focus sur le Data Act, apporté par la PFA ; enfin, la protection des données personnelles, abordée par la CNIL dans le cadre du Club conformité sur les véhicules connectés et la mobilité.



MAP Décodage



A écouter / visionner sur le site du MAP www.observatoire-map.org rubrique « Vidéos » ou sur la plateforme [Spotify](https://open.spotify.com/)



Les Podcast du MAP



A écouter directement depuis le site internet du MAP www.observatoire-map.org rubrique « Podcasts » ou sur la plateforme [Spotify](https://open.spotify.com/)

Bilan sur le marché auto 2023 et perspectives pour 2024 - Janvier 2024

Avec François Roudier, Directeur communication marché, audiovisuel et patrimoine de la PFA, nous évoquons le bilan 2023 du marché automobile en France, les perspectives 2024 et les grands enjeux à venir pour les constructeurs d'automobiles.

Cliquez ici

L'observatoire annuel 2023 auto sinistres collision - Mars 2024

Rodolphe Pouvreau, directeur de SRA, présente l'Observatoire annuel auto sinistres collision pour 2023. L'occasion de faire un point de situation sur la réparation des véhicules sinistrés, tout en évoquant la philosophie et les objectifs de l'étude.

Cliquez ici

La Macif et le véhicule automatisé - Mai 2024

Avec Yann Arnaud, Directeur réponses besoins sociétaux et innovation au sein de la Macif, nous évoquons la 4^e édition du baromètre Macif & Védécom sur les français et le véhicule automatisé ainsi que l'engagement de la Mutuelle d'assurance au travers de son projet de navette automatisée pour le désenclavement des campagnes.

Cliquez ici

Le 2 RM pour la décarbonation des transports et la fluidité du trafic - Août 2024

Avec Vincent Thommeret, PDG de Yamaha Motor France et Président de la branche 2 et 3 roues à moteur de la CSIAM (Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle), nous évoquons le livre blanc publié par la CSIAM sur le thème du 2 RM au service de la décarbonation des transports et de la décongestion du trafic.

Cliquez ici

Tout comprendre du Fichier des véhicules assurés (FVA) - Décembre 2024

Avec Aurelien Cressely, Directeur de l'AGIRA, nous évoquons le Fichier des véhicules assurés (FVA), ce fichier, voulu par le législateur au travers de la loi de 2016 loi « modernisation de la justice au 21^e siècle », pour aider les forces de l'ordre à lutter contre la conduite sans assurance, et qui est officiellement rentré en application au 1^{er} avril 2024.

Cliquez ici



Cliquez ici

Startup & Mobilité : FURION
Janvier 2024

FURION est une Startup industrielle qui travaille au développement de l'hybridation des motocycles mais aussi de toutes les chaines de traction. Et pour en parler nous avons reçu son fondateur, Marc Evenisse.



Cliquez ici

Startup & Mobilité : Midipile
Avril 2024

MIDIPILE est une startup industrielle spécialisée dans la fabrication de véhicules de mobilité dits intermédiaires. Et pour en parler nous recevons Benoît Trouvé, CEO de MIDIPILE qu'il a fondé en 2020.



Cliquez ici

Startup & Mobilité : XMOBILITY LE MANS
Juin 2024

XMOBILITY LE MANS, accompagne les startups des nouvelles mobilités et énergies par la mise à disposition d'une usine partagée permettant de tester les innovations. Et pour en parler nous avons le plaisir de recevoir Magali Alix Toupé, CEO de XMOBILITY LE MANS.

RDEA pour la recherche et le développement



La filiale RDEA - Recherche & Développement constitue le pôle d'innovation de la FFEA. Elle accompagne les experts en automobile dans l'exercice de leurs missions quotidiennes, en leur apportant un soutien concret grâce à des outils informatiques et technologiques mutualisés. Conçus et améliorés en permanence, ces services garantissent aux cabinets et à leurs collaborateurs une qualité de fonctionnement optimale. À l'écoute des besoins de la profession et attentive aux évolutions du secteur, RDEA développe de nouvelles solutions adaptées, tout en assurant le lien avec les différents partenaires institutionnels, techniques et opérationnels. Véritable relais d'innovation, elle illustre la volonté de la FFEA de placer la modernisation et la performance au service de la profession.



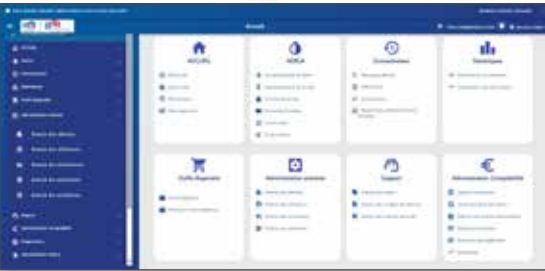
Ahmet AKKUS

RDEA : l'innovation au service de l'expertise automobile

Au sein de la Fédération Française de l'Expertise Automobile (FFEA), la filiale RDEA poursuit sa mission de recherche et développement au service de la profession. Son objectif : proposer des prestations et des services performants, adaptés aux cabinets et entreprises d'expertise membres de la FFEA et à leurs salariés.

2024 : une année de modernisation et d'innovation

L'année 2024 a marqué une étape importante pour RDEA, avec le lancement et la mise en production du **nouvel Extranet RDEA**, venant remplacer l'ancien outil ARD. Cette évolution majeure a permis le démarrage de la migration des cabinets vers la nouvelle plateforme et la mise en place du module **RDEA Certif**, successeur d'ARD Certif.

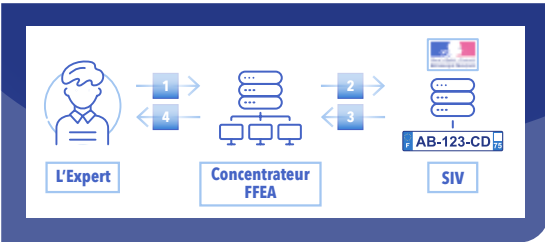


- En parallèle, RDEA a renforcé de manière significative ses infrastructures informatiques :
- **Sécurisation des réseaux et serveurs**, avec l'ajout de plusieurs niveaux de protection contre les menaces émergentes.
 - Mise en place d'un **nouveau protocole de communication en mode REST**, intégrant les dernières normes de cryptage et de sécurité, tout en assurant la conformité avec le RGPD.
 - Accompagnement des partenaires techniques pour la transition vers ce nouveau mode de communication.

Des outils au service des cabinets

Afin d'améliorer le quotidien des entreprises adhérentes, plusieurs modules et services ont été développés en 2024 :

- **Gestion des acquittements** : refonte complète du fonctionnement, permettant de réduire fortement les demandes de remise à disposition, avec un outil dédié à l'autonomie des cabinets.
- **Module WSA** : déploiement d'une solution permettant aux cabinets de réaliser des redirections de missions.
- **API publique** : ouverture d'un accès aux informations d'historique du concentrateur, assorti d'une documentation en ligne pour les développeurs tiers.



- **Module Adela** : refonte en profondeur, incluant désormais la gestion des analyses de poudre directement sur le portail RDEA.

Une dynamique au service de la profession

Grâce à ces évolutions, RDEA a renforcé sa position de partenaire incontournable de la profession. En 2024, elle a su allier innovation technologique et amélioration continue de ses services, dans une logique de performance et de soutien aux entreprises adhérentes.

En s'appuyant sur ces avancées, la filiale RDEA confirme sa vocation : accompagner durablement les cabinets et entreprises d'expertise, et offrir aux experts et à leurs collaborateurs des outils adaptés aux exigences d'un secteur en constante évolution.

L'organigramme du groupe ffea

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE L'EXPERTISE AUTOMOBILE

SERVICES	COMMISSIONS	FILIALES
Information et communication Isabelle Briand	Métier Pascal Jusselme	forea FORMATION PROFESSIONNELLE FOREA Johann Le Bihan Gestion administrative des dossiers de formation Paula Belo Coordination des cours de formation au DEA Hanane Ritab Ingénierie pédagogique Steve Gastine Information et communication Virginie Mazur Direction des opérations Sandrine Duhamel
Juridique et social Nélia Palmas	DATA Ahmet Akkus	
Support Technique concentrateur Pascal Castellano	Affaires sociales † Laurent Halbert	
Comptabilité Gisèle Coupat	Industrie Francisco Cruz	
Secrétariat territorial Antoine Pinson	Secteur d'activité Didier Trotreau	rd ea RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT RDEA Ahmet Akkus
Secrétariat général Lionel Namin	Certification Christian Dalaison	
	Comité de suivi Charte d'éthique et de conformité du concentrateur FFEA Pierre MORIER	mpea MOBILITÉ ET PROSPECTIVE MPEA Christophe Theuil Événementiel Isabelle Briand Direction Générale Laurent Hecquet
	Conseil de discipline Cédric Milhac	

Mandats et représentation

La FFEA est l'organisme professionnel représentatif des cabinets et entreprises d'expertise automobile. Elle est chargée de créer, de coordonner et de mettre en œuvre les moyens de défense, d'organisation et de promotion de la profession d'expert en automobile et de la représenter auprès des pouvoirs publics.

A ces titres, elle est affiliée à certains organismes et siègent dans d'autres. Au total, la FFEA est présente dans une quinzaine d'organismes au niveau national.

AFFILIATIONS

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.

➤ La FFEA occupe 3 des 6 sièges de son Conseil permanent.

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



FFVE

Fédération Française des véhicules d'époque

Association qui a pour mission d'encourager, de développer et de coordonner les initiatives concourant à la restauration, à l'entretien, à l'utilisation, à la collection et à la présentation au public des véhicules d'époque. Dans ce cadre la FFVE participe à la recherche et à la sauvegarde des éléments permettant la préservation de ce patrimoine national, historique, culturel, technique, et industriel. Elle veille aussi au maintien du droit de circuler pour tous ces véhicules, dans le respect des réglementations existantes.

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.

➤ La FFEA siège au Bureau national de l'UNAPL.

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.

➤ La FFEA est membre de l'UNIR.

REPRÉSENTATIVITÉ PROFESSION

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, à la suite des saisines qui lui sont adressées par les experts en automobile. Ces avis sont publiés sur le site de la CFEA.

➤ La FFEA y occupe 4 de ses 9 sièges.

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



LA COMMISSION NATIONALE D'ARBITRAGE

Commission professionnelle de la CFEA apportant une solution amiable aux différends 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 la FFEA, est composée de 15 arbitres experts en automobile, issus de toutes les composantes de la profession.

➤ La FFEA y occupe 8 sièges.

<http://cfea-expertauto.fr/role-de-la-crlp/>



CNEA

Commission nationale des experts en automobile

Commission administrative de discipline de la profession d'expert en automobile, elle est chargée de rendre un avis au ministre des Transports sur la procédure disciplinaire engagée à l'encontre d'un expert en automobile : classement sans suite des poursuites ou sanctions à prononcer. Composée de 13 membres, 4 sièges sont dévolus aux représentants de la profession.

➤ La FFEA 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.

➤ La FFEA via la CFEA occupe 2 sièges.

REPRÉSENTATIVITÉ SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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 ».

➤ La FFEA via la CFEA dispose d'un siège dans chacune de ces instances.

REPRÉSENTATIVITÉ SOCIALE

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 paritairemment, réunit 20 administrateurs.

➤ La FFEA occupe 10 sièges au conseil d'administration et 5 sièges au bureau.

CPC

Commission professionnelle consultative interministérielle « Services aux entreprises »

Cette CPC est chargée d'examiner et d'émettre des avis conformes sur les projets de création, de révision ou de suppression de diplômes et titres à finalité professionnelle délivrés au nom de l'État dans le champ des professions de services aux entreprises dont relève la branche de l'expertise automobile.

➤ La FFEA via l'U2P dispose d'un siège.

CPPNI

Commission paritaire permanente 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, la FFEA y représente et y défend les intérêts des entreprises de la branche.

➤ La FFEA 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.

➤ La FFEA est représentée par 5 négociateurs.

Opco EP

Opérateur de compétences des entreprises de proximité

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

➤ La FFEA via l'U2P occupe un siège au bureau national et au Conseil d'administration.

➤ La FFEA occupe 3 sièges à la Sections Paritaires Professionnelles (SPP) « expertise » en charge de la gestion opérationnelle des budgets disponibles pour le financement des actions de formation professionnelle dans la branche de l'expertise automobile.

REPRÉSENTATIVITÉ ÉCONOMIQUE

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 chiffrage des dommages, un outil d'expertise à distance, ou encore un logiciel de gestion des missions.

➤ La FFEA 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.

➤ La FFEA occupe un siège à son Conseil de surveillance.

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.

➤ La FFEA siège à son Conseil d'administration.

REPRÉSENTATIVITÉ INTERPROFESSIONNELLE

FIF-PL

Fonds interprofessionnel de formation des professionnels libéraux

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

➤ La FFEA 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.

➤ La FFEA occupe un siège au Conseil de surveillance.

Comprendre et désamorcer la violence : un enjeu collectif pour la profession



Émilie Chandler, avocate et ancienne députée, est à l'origine de la loi n°2024-536, dite « loi Chandler », renforçant la protection des victimes de violences en France. Engagée depuis de nombreuses années sur ces questions, elle a apporté son regard d'experte et de parlementaire à l'occasion de la présentation du Plan Violence de la FFEA, destiné à protéger les professionnels de l'expertise automobile face aux situations d'agression et d'incivilité.

« La violence, ce n'est pas seulement recevoir des coups. C'est aussi la menace, la peur ou l'emprise qui s'installent. »

J'ai longtemps travaillé sur la question des violences, d'abord comme avocate, puis comme députée. Cette expérience m'a permis de comprendre que la violence n'est pas un phénomène isolé : elle s'enracine dans les évolutions profondes de notre société. Ce que vivent aujourd'hui les experts en automobile n'est qu'un reflet de cette dérive générale. La violence s'est insinuée partout - dans les familles, à l'école, dans la rue, et désormais dans le travail.

Ce qui me frappe, c'est que ces violences n'épargnent plus personne. Lorsque j'entends que plus d'un expert sur deux a été confronté à des situations d'agression

ou de menace, j'y vois le symptôme d'une société où le dialogue a reculé au profit de la tension. Or, on ne peut pas bâtir une économie ni un métier durable sur la peur. Derrière chaque professionnel blessé, il y a un collectif qui souffre : des équipes fragilisées, des dirigeants démunis, des vocations découragées..

La violence, un miroir du lien à l'autre

En étudiant les violences intrafamiliales, j'ai compris qu'elles sont souvent le prolongement d'un même déséquilibre : celui du rapport à l'autre. Nous vivons dans une société où l'autorité s'est brouillée, où les repères familiaux, scolaires et sociaux ont évolué plus vite que les outils qui permettaient de les encadrer. Dans cette confusion, le conflit glisse de plus en plus facilement vers la violence.

La pandémie a amplifié ce phénomène. Le confinement a accentué le repli sur soi, la méfiance, et parfois la peur de l'autre. Et à cela s'ajoute un autre facteur : la pauvreté du langage. Moins on a de mots, moins on a de nuances, plus on bascule vite dans la frustration. C'est vrai chez l'enfant qui n'arrive pas à s'exprimer et tape du poing, comme chez l'adulte incapable de dire autrement sa colère.



Il ne faut pas avoir honte d'être victime. Se dire que l'on a eu peur, c'est déjà commencer à se reconstruire.

Émilie Chandler



Une simple phrase comme « *Je me sens agressé, pouvons-nous nous parler autrement ?* » peut suffire à briser l'escalade. Ce n'est pas de la psychologie de comptoir : c'est un outil concret, que d'autres professions - comme la santé ou la justice - utilisent déjà.

Mais au-delà de la parole, il faut des repères collectifs. Les experts ne doivent pas rester seuls. Le silence, la honte d'avoir été agressé, ou la tentation de « tenir bon » sans rien dire, ne font qu'entretenir le traumatisme. Il faut pouvoir en parler, reconnaître son statut de victime sans se sentir faible. Parce que la véritable force, c'est celle qui se reconstruit avec les autres.

Reconnaître, partager, se reconstruire

J'ai moi-même vécu, durant ma campagne politique, des menaces qui m'ont fait mesurer ce que signifie vraiment la peur. On croit savoir ce qu'est la violence jusqu'au jour où on la subit. Alors seulement, on comprend combien elle laisse de traces, et combien il est nécessaire d'apprendre à vivre avec - non pas en la niant, mais en trouvant les bonnes « béquilles » pour avancer.

La profession d'expert en automobile a eu le courage de nommer le problème et de construire des solutions. Le **Plan Violence** mis en place par la FFEA s'inscrit dans cette démarche : prévenir, former, accompagner, écouter. Ce sont les quatre piliers d'une véritable culture de la sécurité.

Parce que la violence ne disparaîtra pas d'elle-même. Mais en la comprenant, en la verbalisant, en s'outillant ensemble, on peut déjà la désarmer. Et c'est ainsi que l'on protège non seulement une profession, mais aussi une valeur essentielle : celle du respect mutuel, sans lequel aucun métier ne peut durer.

Témoignage issu de l'intervention d'Émilie Chandler lors de l'Assemblée générale de la FFEA (18 octobre 2024, Elysée Biarritz, Paris 8°)

C'est là que le métier d'expert en automobile, qui repose sur la parole, l'échange, la compréhension mutuelle, devient une cible fragile. Parce que l'expert incarne la règle, la mesure, l'évaluation - et qu'en face, certains ne supportent plus la contradiction.

« Savoir se mettre au niveau de l'autre, c'est déjà désamorcer une situation »

Il ne s'agit pas d'excuser la violence, mais de comprendre les mécanismes qui y conduisent pour mieux s'en protéger. Dans bien des cas, la clé réside dans la communication. Savoir se mettre au niveau de son interlocuteur par le langage, c'est parfois réussir à désarmer une situation avant qu'elle ne dégénère.

Une fédération solide car pluri-représentative



Lionel Namin,
Secrétaire Général
de la FFEA

sommes à la fois une profession réglementée, une filière économique, un réseau territorial et un espace de réflexion collective.

Cette pluridimensionnalité fait de la FFEA une organisation singulière, enracinée dans la réalité et tournée vers l'avenir.

Afin de répondre à la pluridimensionnalité de notre métier, la FFEA s'appuie sur un socle de représentativité solide, décliné selon quatre axes complémentaires :

Économique et sociale, via les 262 sociétés et cabinets d'expertise automobile adhérents à la FFEA ;

Professionnel, via les 2 910 experts en automobile en exercice et rattachés à une entreprise libérale ou commerciale adhérente ;

Territorial, via les 14 associations régionales présentes sur l'ensemble du territoire national ;

Prospectif, via les six commissions thématiques de la fédération : Industrie, Métier, Affaires sociales, Secteur d'activité, Data et Certification.

Ces quatre dimensions structurent notre action et garantissent à la profession un ancrage fort, à la fois dans son métier, dans son environnement économique, dans ses territoires et dans sa capacité à anticiper les transformations.

Cette communauté de femmes et d'hommes, titulaires d'un agrément délivré par le ministère de l'Intérieur, incarne la légitimité de l'exercice d'une profession réglementée. Par leurs compétences techniques et expertale reconnues par un diplôme d'Etat, leur indépendance d'esprit et leur sens de la responsabilité, ils participent à la confiance du public dans la chaîne automobile et contribuent pleinement à l'intérêt général.

À ce socle professionnel s'ajoute une représentativité économique et sociale. La FFEA rassemble 262 sociétés et cabinets d'expertise automobile adhérents,

véritables entreprises qui développent l'ensemble des activités relevant de la filière de l'expertise automobile. Employeurs d'experts en automobile, d'équipes techniques et administratives, ces structures disposent également de fonctions support stratégiques : gestion des ressources humaines, finances, systèmes d'information, communication, qualité et conformité. Cette dimension économique fonde notre rôle d'acteur social : nous participons activement au dialogue de la branche, à la gestion de la convention collective et à la promotion d'une identité commune désormais reconnue sous la dénomination Lien social de l'expertise automobile.

Notre fédération veille ainsi à maintenir un équilibre durable entre performance, emploi et responsabilité sociale.

Notre ancrage territorial constitue une autre force.

À travers 14 associations régionales, la FFEA irrigue le territoire et entretient un lien de proximité constant avec les réalités du terrain.

Cette implantation locale nous permet d'être au plus près des besoins des professionnels, d'accompagner les évolutions réglementaires et technologiques, et d'assurer une présence efficace dans toutes les régions.

C'est dans cette proximité que se construit la confiance entre la profession, les pouvoirs publics et les partenaires économiques.

Enfin, notre représentativité prospective traduit notre capacité à penser l'avenir. Les six commissions thématiques de la fédération - Industrie, Métier, Affaires sociales, Secteur d'activité, Data et Certification - sont des lieux de travail collectif où s'élaborent les orientations de demain.

Elles nous permettent d'anticiper les transformations du secteur, d'analyser les impacts du numérique, de la transition écologique et de la mutation des mobilités, et d'éclairer les décisions publiques par des propositions construites et partagées.

La FFEA, par la convergence de ces quatre formes de représentativité, s'affirme aujourd'hui comme un modèle d'organisation professionnelle équilibrée : proche de ses membres, ancrée dans la réalité économique, attentive aux territoires et actrice de prospective. Cette architecture, à la fois démocratique et opérationnelle, garantit la stabilité de notre profession et sa capacité à se renouveler.

C'est aussi ce qui fait de la FFEA une fédération vivante, utile à ses adhérents comme à l'intérêt général.



Réalisation graphique : www.poissonvolant.fr - Crédit photo : AdobeStock

