



100^e anniversaire de la
Fédération Nationale
de l'Automobile



CONFÉRENCE DE PRESSE
20 octobre 2021, Alhambra Paris



DOSSIER DE PRESSE

A travers le temps, elle est devenue l'organisation représentative par excellence des entrepreneurs-artisans de la mobilité.

A la fois combative, innovante, indépendante et proche des professionnels, la FNA a forgé son caractère avec l'histoire de l'automobile et de ses services après-vente.

100^e anniversaire de la
Fédération Nationale
de l'Automobile



**LES ARTISANS DE
L'AUTOMOBILE
APPARTIENNENT AU
PATRIMOINE NATIONAL.**

LE GROUPE FNA



5000 Adhérents
41 000 Salariés représentés
60 groupements

La FNA, Fédération Nationale de l'Automobile, est l'organisation professionnelle représentative des Entrepreneurs Artisans de l'automobile et de la mobilité.



CHIFFRES CLES

Nous représentons 100% des métiers de l'artisanat automobile

Les professionnels de proximité constituent 95 % des entreprises de la branche des services de l'automobile

SOMMAIRE

100^e anniversaire de la
Fédération Nationale
de l'Automobile



1

**AU FIL DES
EPOQUES**

RETOUR SUR 100
ANS D'HISTOIRE

2

**CARACTÈRE
FORGÉ PAR
L'HISTOIRE**

LES ACTIONS
FNA

3

**LE
PROGRAMME
DES 100 ANS**

1 AN DE
REJOUISSANCE

1



AU FIL DES ÉPOQUES

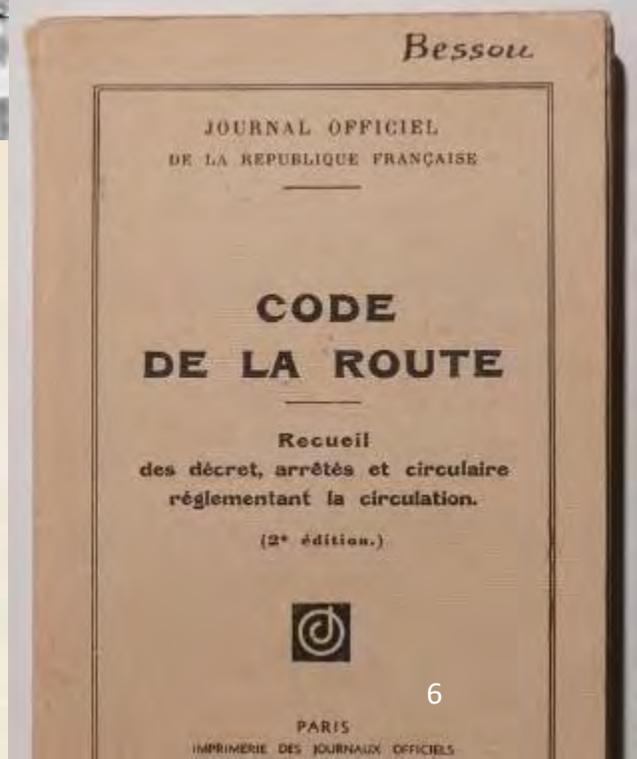
1921

CRÉATION DE LA FNA

NAISSANCE DE LA **FÉDÉRATION DES CHAMBRES SYNDICALES DES AGENTS DE L'AUTOMOBILE DE FRANCE ET DES COLONIES**

La Fédération s'est fondée en regroupant des structures territoriales de proximité. La plus ancienne remonte à 1904 et fédérait les premiers artisans et TPE de l'automobile.

PRÉSIDENT FÉLIX LAINÉ (1921-1949)



1922 → 1940

L'ADN DE LA FNA PREND RACINE

1935

**LA FÉDÉRATION DES CHAMBRES
SYNDICALES DEVIENT LA FGAA**
Fédération des Groupements commerciaux
et artisans de l'Automobile

Début de la démocratisation de la
voiture dans la vie des Français

L'âge d'or de
l'automobile et de
ses réparateurs
pionniers



1922 → 1940

L'ADN DE LA FNA PREND RACINE



En **1928**, la fédération commence à étendre son réseau d'influence en étant partie prenante à la Constitution d'un Comité International du Commerce de l'Automobile.

En **1935**, alors que la voiture se démocratise, la fédération structure les métiers de la vente et de la réparation. Cette évolution est symbolisée par le changement de nom de l'organisation qui devient la FGCAA, la Fédération des Groupements Commerciaux et Artisanaux de l'Automobile.

L'ADN DE LA FÉDÉRATION PREND SA SOURCE

La fédération entre en scène dans les années folles, alors que l'automobile achève sa démocratisation et que les concours d'élégance du début du siècle battent leur plein. Les automobiles de l'époque sont encore considérées aujourd'hui comme les plus belles jamais dessinées (Bugatti, Rolls Royce). Elles sont le symbole d'une prospérité retrouvée après une période difficile.

La fédération est la seule organisation nationale. Elle construit alors les fondements de son positionnement de proximité et politique. Il est resté gravé dans son ADN et guide encore aujourd'hui la feuille de route de ses élus et permanents.

La fédération des chambres syndicales des agents de l'automobile de France et des colonies prend naissance à l'âge d'or de l'automobile. Selon le modèle américain, les premières productions en grande série se développent et Citroën se distingue en étant le premier à construire des voitures dotées d'une carrosserie en acier.

Outre les méthodes de fabrication, le modèle américain est surtout important pour avoir compris l'importance de développer une « automobile populaire ». Peugeot produit la « Quadrilette48 » et à partir de 1922, Citroën commercialise la célèbre « Petite Citron ».

CETTE ÉPOQUE MARQUE LE DÉBUT DE LA DÉMOCRATISATION DE LA VOITURE DANS LA VIE DES FRANÇAIS ALORS QUE S'INSTAURE EN 1922 LE PERMIS DE CONDUIRE.

Mais le krach de Wall Street de **1929**, le « Jeudi noir », plonge l'industrie automobile dans la crise.

Durant cette période s'opère une véritable révolution esthétique. L'automobile se décline en cabriolet, en coupé... En **1934**, en lançant la Traction Avant, Citroën popularise ce nouveau mode de transmission ainsi que la structure monocoque qui améliore la rigidité du véhicule sans l'alourdir.

Les doléances techniques de l'époque sont liées au poids, à l'accessibilité des pièces techniques, l'insuffisance des freins, les mauvaises directions et suspensions, aux défauts de finition des véhicules neufs.

1941 → 1945

SEMI-CLANDESTINITÉ



1939
1945

LA FÉDÉRATION ENTRE DANS LA SEMI-CLANDESTINITÉ

L'automobile s'efface du paysage
mais germent des progrès
techniques majeurs



1941 → 1945

SEMI-CLANDESTINITÉ

Pendant la période de guerre, hors de question pour la fédération de collaborer avec l'occupant. La structure juridique se maintient et l'organisation syndicale continue d'accompagner les entreprises mais sans lien avec les pouvoirs publics.

LA FÉDÉRATION ENTRE AINSI DANS UNE SEMI-CLANDESTINITÉ JUSQU'À LA LIBÉRATION.



L'automobile semble disparaître en Europe durant la Seconde Guerre mondiale. Elle s'efface du paysage urbain pour laisser place essentiellement aux vélos et vélos-taxis. Cette période de privation qui caractérise l'Occupation oblige les conducteurs à laisser leur automobile au garage. L'essence manque - dans la banlieue parisienne, seule une station sur cinquante propose de l'essence - et seules les Traction Avant Citroën de la Police et de la Gestapo ont les moyens de rouler.

CERTAINS ATELIERS DISPARAISSENT OU LEUR ACTIVITÉ SOMMEILLE ET RESTE CONCENTRÉE SUR LA RÉPARATION DES VÉHICULES AUTORISÉS À CIRCULER.

L'automobile connaît de nouvelles difficultés en 1941. Les industries européennes, et notamment françaises, placées sous la surveillance de l'occupant, ne peuvent concevoir d'automobiles. Malgré ces contraintes, la plupart des constructeurs continuent d'imaginer le futur de l'automobile. La guerre aura ainsi propulsé le progrès des techniques et favorisé le développement du travail à la chaîne.

Les automobiles commencent à être équipées de transmissions et embrayages automatiques, de suspensions hydrauliques et de boîtes de vitesses synchronisées.

La Jeep Willys, véhicule léger de reconnaissance inventé en 1940 pour le gouvernement américain, est le modèle non seulement emblématique de la Seconde Guerre mondiale, mais également révélateur des progrès réalisés sur les automobiles.

1946 → 1970

DÉVELOPPEMENT DES ARTISANS ET STRUCTURATION DE LA BRANCHE

1952

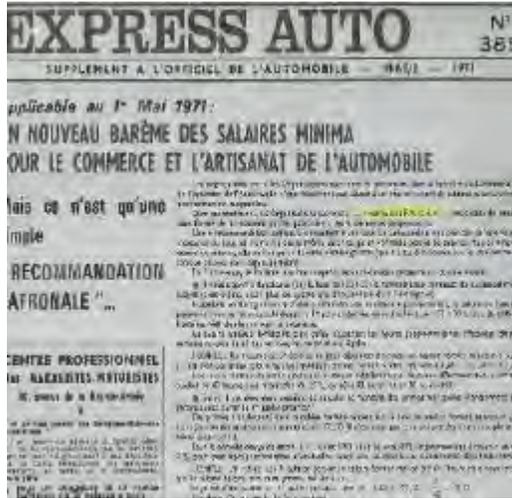
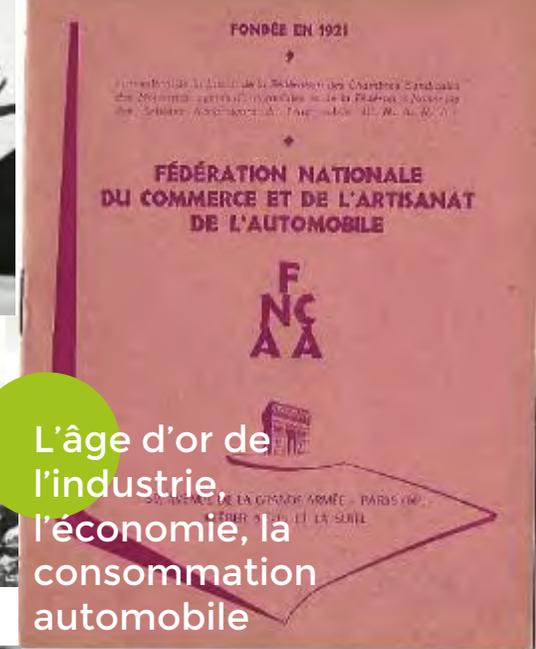
LA FGAA DEVIENT LA FNCAA
Fédération Nationale du Commerce et de l'artisanat Automobile

1957

CONVENTION COLLECTIVE
Signature de l'Accord paritaire national du Commerce, de l'Artisanat et de la Réparation automobile

1961

EDITION DU LIVRE BLANC DE LA FNCAA



PRÉSIDENTS : GINTER GERMAIN (1949-1952)
MARCEL CAUQUI (1952-1960) - PAUL PROST (1953-1964)
ALFRED DEFFAUT (1964-1970)

1946 → 1970

DÉVELOPPEMENT DES ARTISANS ET STRUCTURATION DE LA BRANCHE

Les réparateurs n'ayant que peu de ressources dans la réparation, diversifient leur activité avec, par exemple, l'ouverture de pompes à essence ou la réparation de tracteurs.

Dans les années 60, le commerce n'est pas structuré, l'hypermarché et la franchise sont encore inconnus. La concurrence est inexistante, seules les entreprises du secteur automobile commercialisent les voitures neuves. Les professionnels vont récupérer les voitures neuves directement chez les constructeurs (Citroën, Peugeot, Renault) et les délais de livraison peuvent être très longs.

L'âge d'or des garages et garagistes atteindra son paroxysme durant les décennies 50 et 60.

LA BRANCHE PROFESSIONNELLE COMMENCE À S'ORGANISER. ELLE CRÉE SES PROPRES INSTRUMENTS (DIALOGUE, PROTECTION SOCIALE).

La fédération est partie prenante dans toutes les discussions, participe à la création des différentes instances et est signataire des accords de branche.

- **1947** : création de l'IPRCRA (Institution de Prévoyance et de Retraite du Commerce et de la Réparation de l'Automobile) qui deviendra en 2012 IRP AUTO-Retraite AGIRC.
- **1951** : création de la CMACM (Caisse Mutuelle de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle) qui deviendra MPA en 2003.
- **1952** : la FGAA devient la FNCAA (Fédération Nationale du Commerce et de l'Artisanat Automobile).
- **1952** : création de l'ANDFPCRAM (Association Nationale pour le Développement de la Formation Professionnelle du Commerce de la Réparation Automobile, du Cycle et du Motocycle) qui deviendra l'ANFA en 1995.
- **1956** : publication du « Manifeste de l'Artisanat Automobile », programme à long terme
- **1957** : le convention collective prend forme avec la signature de l'Accord paritaire national du commerce, de l'artisanat et la réparation auto.
- **1958** : création de l'IRPSACM (Institution de Retraites et de Prévoyance des Salariés de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle) qui deviendra en 2012 IRP AUTO-Retraite ARRCO.
- **1961** : édition du Livre Blanc de la FNCAA

1946 → 1970



DÉVELOPPEMENT DES ARTISANS ET STRUCTURATION DE LA BRANCHE

Nous sommes dans la période des 30 glorieuses.

En Europe, la concentration industrielle, les progrès techniques et l'augmentation de la productivité facilitent l'apparition des petites voitures économiques (la Coccinelle et la Renault 4 en 46, les petites Fiat, la Mini).

Dans cette période d'après-guerre, l'automobile cesse d'être l'unique propriété des classes bourgeoises et moyennes et s'étend progressivement à l'ensemble de la société française.

LE BOOSTER DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

La forte croissance économique des années 1950 fait l'effet d'un puissant booster sur la production automobile. Elle triple au niveau mondial et passe de 10 à 30 millions de véhicules.

La refonte des industries initiée à la fin de la guerre porte ses fruits. Le climat social est de nouveau favorable à l'achat de biens de confort et la hausse du niveau de vie est propice à l'innovation technique et marketing.

En **1953**, la Chevrolet Corvette met sur le marché la première carrosserie en matière synthétique (fibre de verre).

En France, la Citroën DS tient le haut de l'affiche en raison du nombre impressionnant de nouveautés.

En **1954**, les prix de vente des automobiles baissent pour la première fois depuis des années. Les ménages contractent des crédits pour s'offrir un nouveau véhicule.

EN 1960, L'AUTOMOBILE EST PRATIQUEMENT À LA PORTÉE DE TOUTES LES BOURSES DANS LES PAYS INDUSTRIALISÉS, TANT LA VARIÉTÉ DES GAMMES EST ÉTENDUE.

1971 → 1990

UNE RÉVOLUTION TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE

1979

EDITION DU LIVRE BLANC

Faisabilité du contrôle technique

1984

CRÉATION DU CFPA

Centre de Formation des pros de l'auto

1985

CONSTITUTION D'ASAGAF

Centrale d'achats de lubrifiants et enseigne de distribution de carburants sous la marque LIBRECO

1985

CRÉATION DE CENTRAUTO

Base de données techniques digitale



Crise économique et énergétique, prise de conscience sur la sécurité routière, pollution...



CFPA
LA FORMATION DES PROS DE L'AUTO

CENTRAUTO
L'EXPERIENCE AUTOMOBILE 14

PRÉSIDENT : JEAN LELOUP (1972-1992)

1971 → 1990

UNE RÉVOLUTION TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE

Les artisans de l'automobile se retrouvent face à des acteurs de plus en plus puissants : les pouvoirs publics, les constructeurs, les pétroliers, les assureurs.

LA CRISE AMÈNE LA FNCAA À UNE POLITIQUE DE SYNDICALISME ÉCONOMIQUE.

La fédération contribue activement à la structuration de la branche des services de l'automobile.

- **1974** : fusion des 2 conventions collectives nationales du commerce et de la réparation de l'automobile, du cycle, du motorcycle et des activités annexes. En 1981, la fédération est l'une des principales organisations professionnelles parmi les membres de la commission paritaire.
- **1979** : création de l'APASCA (Association Paritaire d'Action Sociale et Culturelle de l'Automobile, du cycle et du motorcycle). Initiative unique en France, les partenaires sociaux ont voulu que tous les salariés de la profession, quelle que soit la taille de l'entreprise, bénéficient des mêmes avantages sociaux.



- **1984** : création du Groupe IRP AUTO qui regroupe les différentes institutions de protection sociale complémentaire mises en place par et pour la profession.

LES RÉPARATEURS GAGNENT EN INDÉPENDANCE.

Les actions terrain et auprès des pouvoirs publics de la fédération viennent redonner de l'indépendance aux réparateurs et des outils pour assurer leur pérennité et leur autonomie économique et technique. La FNCAA prend sa stature dans son rôle d'organisation professionnelle.

- **1973 et 1977** : signature des premiers accords interprofessionnels (AIP) avec les sociétés pétrolières regroupées au sein de l'Union Française des Industries pétrolières (UFIP)
- **1978 et 1979** : occupation des dépôts pétroliers et négociation des prix

1971 → 1990

UNE RÉVOLUTION TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE

Parallèlement à la mise en place de structures collectives pour accompagner la politique commerciale des artisans, la fédération développe des outils opérationnels pour renforcer leurs compétences et améliorer leur accès à l'information technique.

CENTRE DE FORMATION

- **1984** : création du CFPA France. Le centre de formation professionnelle continue propose aux petites entreprises des formations de proximité. Avec les évolutions technologiques, elles sont devenues essentielles.

L'UN DES PREMIERS DMS

- **1985** : création de CENTARAUTO, à l'origine des premiers DMS à destination des petites entreprises

COOPÉRATIVES POUR LES ARTISANS

- **1985** : constitution d'ASAGAF, l'Association des Syndicats et des Groupements Affiliés et Agréés, par la FNA. Elle permet aux adhérents de développer leur activité de distribution au détail de carburants, en indépendants, sans contrat, ni exigence. Ces produits sont commercialisés sous la marque Libreco.



La politique de syndicalisme économique menée par la fédération, en veille sur les évolutions de marché et à l'écoute des artisans, se traduit par la structuration de la branche, la mise en place d'outils de gestion, la formation et aussi la formalisation de nouveaux métiers.

A L'ORIGINE DE NOUVEAUX MÉTIERS OU DE LEUR ADAPTATION

- **1974** : création de la Commission Dépannage pour intégrer les spécificités artisanales dans les textes organisant l'exercice de l'activité de dépannage sur les routes
- **1979** : publication du Livre Blanc sur la faisabilité du contrôle technique en France
- **1985** : le contrôle technique devient obligatoire pour les transactions de véhicules.

1971 → 1990



UNE RÉVOLUTION TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE

L'âge d'or est révolu. L'arrivée sur le marché de grandes firmes spécialisées, l'augmentation des charges sociales, la disparition d'un certain nombre de constructeurs, vont changer la donne.

Les années 70 marquent le retour de la crise dans l'automobile. Les prix des carburants s'envolent suite aux crises pétrolières. Le choc économique qu'elles déclenchent opère un changement radical sur les mentalités de consommation.

LE CARBURANT DEVIENT UN PROBLÈME

Les constructeurs voient surgir le problème majeur de la consommation de carburant et commencent à développer des modèles compacts. Entre les années 60 et 80, ils luttent contre la crise par un phénomène de concentration préfigurant les groupes actuels.

1^{ER} RÈGLEMENT EUROPÉEN D'EXEMPTION

En 1983, paraît le premier règlement européen d'exemption qui organise les rapports du réseau constructeur. Il fait prendre conscience du fonctionnement du marché.

La période fait apparaître la notion de sécurité routière. Dans les années 60, les accidents de la route montent en flèche. Le gouvernement, par la voix du premier ministre Jacques Chaban-Delmas, reconnaît que « *le réseau français n'est pas adapté à une circulation intense et rapide* ».

LA PRISE DE CONSCIENCE SÉCURITAIRE SUSCITE UN VÉRITABLE PHÉNOMÈNE DE SOCIÉTÉ... LA DÉFENSE DU CONSOMMATEUR.

En marge de la sécurité, l'environnement commence à devenir une préoccupation.

La pollution atmosphérique, la saturation du trafic et l'engorgement des stationnements sont autant de problèmes auxquels les villes doivent faire face. Elles tentent alors de promouvoir des alternatives à l'automobile, comme les tramways ou le covoiturage.

Moins gourmand en carburant, le moteur Diesel, surtout utilisé sur les VUL depuis les années 1920, fait sa percée sur les véhicules particuliers **fin 1974**, poussé par les constructeurs et les actions incitatives du gouvernement.

L'utilisation de l'électronique et de l'Informatique embarquée dans le monde de l'automobile se généralise sur l'ensemble des technologies. La sécurité active et passive profitent largement de l'électronique par la mise en place de nombreux systèmes d'aide à la conduite, à l'image des systèmes anti-patinage (apparition de l'ABS fin des années 60).

1991 → 2000

LA RÉSISTANCE DES ARTISANS

Emprise croissante de la grande distribution et des réseaux d'intermédiation

1990

CRÉATION DU RÉSEAU A.S.P
Les artisans font de la résistance

1991

CRÉATION DU CPDC
Comité Professionnel de la Distribution de Carburants

1994

CRÉATION DE L'AESRA
Association Européenne des Services et de la Réparation Auto

1995

LANCEMENT DE CAR TEST 2000
1^{er} appareil de diagnostic électronique multimarques

1996

LA FNCAA DEVIENT LA FNAA
Fédération Nationale de l'artisanat Automobile

1998

CRÉATION DU FNA CLUB SERVICES
Adhésion des principaux équipementiers en 1^{ère} monte

PRÉSIDENT : RENÉ RIGAUD (1992-2006)



La FNCAA donne les armes de la résistance



1991 → 2000

RÉSISTANCE DES ARTISANS FACE À UNE MORT ANNONCÉE

À la fin du 20^e siècle, l'automobile fait pleinement partie de la société. Depuis les années 1970, elle soulève la polémique, principalement en raison des problèmes de sécurité routière et de son impact négatif sur l'environnement. Depuis l'introduction de la première norme européenne sur les émissions des véhicules à moteurs à explosion en 1992, la législation européenne est rendue plus sévère tous les 5 ans environ.

L'ENVIRONNEMENT COMMERCIAL DES RÉPARATEURS SE DURCIT AVEC L'EXPLOSION DES SERVICES APRÈS-VENTE.

Le client, au centre de toutes les attentions, est la cible de campagnes de communication d'envergure. Les constructeurs espacent les révisions et les opérations d'entretien, ils cherchent à fidéliser leurs clients ; les concessionnaires se regroupent en village et mettent en place des services forfaitisés comprenant l'entretien. Les spécialistes de la réparation rapide et les centres-autos se multiplient et proposent des services tout compris.

DÉMARCHES QUALITÉ

Le service et l'excellence font la différence et stimulent le développement des démarches qualité, avec la multiplication des normes, des certifications et des chartes d'engagement. La contrainte technique devient obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1992 pour tous les véhicules de plus de 5 ans avec certaines réparations obligatoires.



Dans ce contexte, l'artisan réparateur doit s'adapter et investir. Il doit rendre ses locaux plus accueillants, investir en matériel, se former et communiquer, améliorer son image de marque, innover dans ses prestations et saisir les opportunités de marché dont le pré-contrôle technique.



1991 → 2000

RÉSISTANCE DES ARTISANS FACE À UNE MORT ANNONCÉE



- **1991** : instauration du contrôle technique pour les véhicules légers application au 1/01/1992
- **1995** : prise en compte des réparateurs indépendants dans le règlement Européen d'exemption
- **1996** : réforme des fourrières automobiles

LA FNAA DÉVELOPPE SES OUTILS

Avec, en toile de fond, la sécurité routière, la fédération se renforce et aiguise ses armes technico-commerciales alors que la guerre des prix fait rage, l'équilibre des forces se fragilisent et que la réglementation devient européenne.

- **1990** : création du réseau A.S.P. Son service dépannage et assistance permet d'acheter du matériel et des pièces détachées à des prix négociés.
- **1991** : création du CPDC (Comité Professionnel de la Distribution de Carburants), dont la FNA est administrateur. En veillant au maillage du territoire, le fond d'aides accompagne les stations-services à mettre en place les normes environnementales, à se diversifier ou se moderniser.

- **1994** : création de l'AESRA (Association Européenne des Services et de la Réparation Automobile) à l'initiative de la Fédération. Elle vient représenter les artisans de l'automobile au niveau européen face aux organisations réunissant constructeurs et concessionnaires.
- **1995** : nouvelle version du règlement européen d'exemption « 1475/95 ». L'AERSRA obtient un élargissement de l'accès aux données techniques.
- **1995** : rattachement à la CNAMS (Confédération Nationale de l'Artisanat des Métiers et des Services) et à l'UPA (Union Professionnelle de l'Artisanat)
- **1995** : lancement de CAR TEST 2000, appareil de diagnostic électronique multimarques
- **1996** : la FNCAA devient la FNAA.
- **1998** : création du FNA CLUB SERVICES avec les principaux équipementiers en 1^{ère} monte

2001 → 2021

CONSOLIDATION DES ARTISANS

Levée
d'obstacles
technico-
juridiques

Rencontre au Cabinet de Mme KROES,
Commissaire à la société numérique
avec MM. Josten et Davila (2011)



PRÉSIDENT :
GÉRARD POLO
(2006-2021)



2002

RÈGLEMENT EUROPÉEN 1400/2002

Consécration des réparateurs face aux constructeurs

2003

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Emergence des filières déchets

2008

CHARTRE DE BONNES PRATIQUES

Carrossiers - Experts - Assureurs

2009

Accès au fichier d'immatriculation

A partir de 2008

2014

LIBRE CHOIX DU RÉPARATEUR

Obtention par la FNA

2014

LA FNAA DEVIENT LA FNA

Fédération Nationale de l'Automobile

2016

MEDIATEUR DE LA CONSO FNA

Premier agréé du secteur

2020

RÉTROFIT ÉLECTRIQUE HOMOLOGUÉ

Naissance d'une nouvelle branche de l'artisanat

2001 → 2020

CONSOLIDATION DES ARTISANS

Au-delà de la quête perpétuelle d'équilibre entre les différents acteurs du marché, le début du 21^e est marqué par l'accélération de la réglementation française et européenne, essentiellement tournée sur la sécurité et l'environnement.

LA FNA AGIT COLLECTIVEMENT ET DANS UNE DÉMARCHÉ MÉTIER, TENANT COMPTE DES SPÉCIFICITÉS ET PRÉOCCUPATIONS PROPRES À CHACUN.

Dans cette tranche de l'histoire, que ce soit au niveau national ou européen, c'est le cas en carrosserie, dans l'enseignement de la conduite, les stations-services, les centres VHU, le contrôle technique ou la vente de VO.

- **2000** : texte fondateur relatif au traitement des véhicules hors d'usage de la Directive européenne 2000/53/CE du 18/09/00 (transposition en 2003)
- **2002** : Règlement européen d'exemption 1400/2002 relatif à l'automobile
- **2003** : mise en place de la filière REP Pneumatiques avec la FNA
- **2004** : privatisation du contrôle technique des poids lourds



2008 /2013 - Signature de la charte de bonnes pratiques avec le BCA Expertise

- **2006** : la FNA obtient que la relivraison en dépannage ne soit pas considérée comme du transport aux contraintes réglementaires plus fortes.
- **2008** : signature des chartes de bonne conduite avec assureurs (CEPC) et experts (ANEA et BCA Expertise)
- **2009** : signature d'une convention cadre avec le Ministère sur les Systèmes d'Immatriculation des véhicules (SIV)
- **2009** : dans le cadre de la réglementation sur les véhicules endommagés, la FNA a plaidé pour éviter une procédure lourde et coûteuse, incompatible avec l'activité des carrossiers.
- **2010** : la FNA obtient la prise en compte de la nécessité d'un accès effectif aux données constructeurs.
- **2010-2013** : la FNA obtient du Parlement le report des mises aux normes environnementales des stations-services traditionnelles.
- **2012** : la FNA obtient qu'une législation européenne sur la sécurité routière (eCall) soit aussi ouverte à l'entretien-réparation (bCall)
- **2014** : le libre choix du réparateur est inscrit dans le code des assureurs
- **2016** : dans le cadre de la Loi sur la transition énergétique, la FNA a co-écrit le texte incitant l'utilisation des PIEC, en tenant compte des TPE et de la sécurité.
- **2018** : la FNA obtient une évolution du contrôle technique conservant son rôle préventif.
- **2019-2020** : la FNA a préservé le commerce intracommunautaire des VO en rétablissant l'égalité de traitement entre véhicules nationaux et importés. Cette action a empêché l'évolution des grilles MALUS prévues en 2020.

2001 → 2020

CONSOLIDATION DES ARTISANS

Au début du 21^e siècle, la perception de l'automobile semble entamer une véritable révolution. L'achat d'un véhicule perd de son caractère statutaire et on voit émerger des solutions d'autopartage, de covoiturage, voire de véhicules en libre-service, avec un système d'abonnement dans les grandes métropoles.

MOINS DE CARBURANT, MOINS DE POLLUTION

Le nouveau siècle cherche à améliorer toujours plus les performances de l'automobile sur la consommation de carburant et de la réduction des émissions polluantes.

L'émergence des véhicules électriques, connectés et autonomes, se confirme.

L'évolution du marché et l'augmentation du prix du pétrole entraînent l'essor des voitures dites low-cost.

Les contraintes environnementales se font de plus en plus pressantes en particulier sur les émissions de GES. La réglementation se durcit en vue de maîtriser les émissions polluantes dues notamment aux transports routiers. Les constructeurs automobiles doivent dès lors concevoir des véhicules capables de se déplacer avec moins, voire plus de pétrole du tout. L'hybride, l'hydrogène et surtout l'électrique sont les technologies fortement soutenues, notamment dans le plan de relance post-Covid.

LE DÉVELOPPEMENT DES AIDES À LA CONDUITE ANNONCENT L'ÈRE DES VOITURES CONNECTÉES ET AUTONOMES.

D'un point de vue technique, émergent les différents systèmes common rail, versions plus modernes du moteur diesel à injection directe. Le véhicule diesel cristallise les débats sur l'impact environnemental et divise tout en subissant un virage fiscal discriminatoire après des décennies de favoritisme.

Le multiplexage* fait également partie des innovations portées par les impératifs environnementaux et qui influencent l'activité des ateliers.

*Multiplexage : remplacement des connexions électriques par de l'électronique, diminuant le poids d'une surabondance de fils embarqués.



2001 → 2020

CONSOLIDATION DES ARTISANS

La prise de conscience croissante de l'impact environnemental, autant des activités des professionnels que du véhicule lui-même, concentre les efforts sur la maîtrise des déchets, le traitement des émissions (air, eau, sol), les conditions de stockage de produits et sur la consommation d'énergie.

Les mutations techniques et technologiques concernent simultanément tous les domaines des ateliers, porté par les défis environnementaux et le numérique.

Dans cette environnement, l'artisan, qui peut souffrir d'isolement et/ou de débordement, justifie l'engagement, la proximité et les actions de la FNA à son service.

UNION, ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS, FORMATION, ACCOMPAGNEMENT DES NOUVEAUX MÉTIERS, C'EST LE FACTEUR HUMAIN QUE LA FNA MET AU PREMIER PLAN.

CATHERINE VAUTRIN,
Vice-Présidente Assemblée
Nationale (2016)



- **2000** : la FNA crée son site Internet avec une base documentaire, une bourse à l'emploi, des sites personnalisés pour les adhérents.
- **2001** : constitution de l'UNIRRA (Union Nationale des Indépendants de la Rechange et de la Réparation Automobile), regroupant FNAA, FEDA, GNCR et GNESA
- **2002** : lancement d'une démarche qualité avec l'AFAQ reposant sur la certification de services collective Quali-Auto
- **2003** : mise en œuvre de la cession de créance par la FNA, outil opérationnel de libre choix du carrossier par le consommateur
- **2007** : Livre Blanc de la FNA et ses 50 propositions pour la pérennité de l'artisanat automobile
- **2009** : La FNA, avec la FEDA, met fin au monopole des constructeurs sur l'accès au fichier des cartes grises. Elle crée FNA Carte Grise, produit phare de CENTARAUTO.
- **2009 à 2016** : création des Rencontres de l'Artisanat Automobile, biennale qui réunit tous les acteurs de l'automobile et met à l'honneur les artisans de l'automobile.
- **2015** : l'UNIC (Union nationale des indépendants de la conduite) rejoint la FNA. Elle crée ainsi sa 6^e branche professionnelle.
- **2016** : le Médiateur auprès de la FNAA obtient un agrément de la Commission d'Evaluation et de Contrôle de la Médiation de la Consommation. Serge Valet est le premier en titre.
- **2016** : lancement de l'Association Eco-entretien, dont la FNA est membre fondateur.
- **2020** : texte fondateur relatif au rétrofit (conversion des véhicules thermiques en électrique à batterie ou à pile à combustible alimentée à l'hydrogène) obtenu par la FNA grâce à [Jérémy Cantin](#), vice-Président Branche Maintenance-Vente FNA.
- **2020** : la FNA accompagne tous les métiers confrontés aux impacts économiques, sociaux et sanitaires de la pandémie Covid-19.

2021...

Challenge numérique, énergétique et écologique

PUBLICATION DU LIVRE BLANC FNA :
**ARTISANS DE L'AUTO, ACTEURS CLÉ
DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET
DES MOBILITÉS**

100 ANS **DE LA FNA**



PRÉSIDENT :
ROBERT BASSOLS



2021 ●●●

CHALLENGE NUMÉRIQUE, ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE



A chaque fin de combat en pointe un nouveau et au bilan, le déséquilibre est croissant avec, au cœur des débats, les données techniques prises en otage.

SUR CETTE DÉCENNIE, LA FNA A LUTTÉ POUR DESSERRER L'ÉTAU GRANDISSANT DES CONSTRUCTEURS ET DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCE SUR LEUR MARCHÉ.

La baisse de la sinistralité constante est une avancée de la sécurité routière mais n'est pas sans conséquence sur le marché de la réparation-carrosserie. Entre 2000 et 2010, elle a amené le développement des réseaux de carrosserie et encouragé leur agrément par les sociétés d'assurance en contrepartie d'une promesse de volumes d'activité. L'effet pervers se manifeste par la dégradation des relations entre les acteurs du marché, pouvant aller jusqu'au détournement de clientèle.

La démocratisation d'Internet, dans le cadre privé et professionnel, a transformé la relation client, créé de nouvelles demandes, exigé de nouveaux services et méthodes de travail.

Avec la mondialisation du commerce, les rachats et regroupements successifs des entreprises de l'automobile (constructeurs, équipementiers, distributeurs), le paysage de l'après-vente s'est peu à peu transformé.

Les concessions familiales disparaissent au profit des grands groupes, le maillage des stations-services s'est dramatiquement désertifié. Taux de pénétration, taux de satisfaction client, taux de rentabilité, deviennent les maîtres du commerce.

Les valeurs montantes ont changé au détriment du facteur humain. Pourtant le manque de ressources humaines, la difficulté de recruter sont aujourd'hui des freins majeurs de la croissance.

LES DONNÉES TECHNIQUES RESTENT UN POINT DE BLOCAGE

L'accès aux données techniques reste un sujet central pour la filière, Les acteurs doivent restés vigilants mais le cadre réglementaire est posé grâce à l'action des fédérations.

2



UN CARACTÈRE FORGÉ PAR L'HISTOIRE

- 100% entrepreneurs-artisans multi-métiers et multi-activités
- Résistante • Combative • Proche • Innovante • Indépendante

100% ENTREPRENEURS-ARTISANS

Au départ, le commerce de proximité et l'artisanat priment. Puis, la fédération cherche à regrouper tous les métiers en lien avec les services de l'automobile (SNDC, CTAS, GNESEA, UNIC, Coordination). A l'image des entreprises, elle développe une approche multi-activités en adressant ses services à toutes les TPE, en réseau ou non. Tous les métiers sont traités avec parité et les chefs d'entreprise, libres dans le pilotage de leur entreprise.

LA FNA S’AFFIRME COMME LE SEUL SYNDICAT PROFESSIONNEL QUI DÉFEND SPECIFIQUEMENT LES ARTISANS DE L’AUTOMOBILE MULTI-MÉTIERS ET ACTIVITÉS.

En **1952**, la fédération fusionne avec la Fédération Nationale des Artisans Réparateurs de l'Automobile et adopte un nouveau sigle : FNCAA.

Parallèlement, elle participe activement à la création et la mise en place des organismes paritaires sociaux, telle l'ANFA ou la commission paritaire.

En **2017**, la FNAA devient la FNA, et fait sa révolution sous l'impulsion de Gérard Polo, Président de 2006 à 2021. La fédération adopte une nouvelle identité graphique pour marquer l'évolution de son positionnement vers tous les entrepreneurs artisans de l'automobile et de la mobilité. Elle suit le fil de sa stratégie FNA CAP 21.

En **2021**, la FNA est devenue la maison des entrepreneurs-artisans de l'automobile et de la mobilité, un support à 360° pour soulager les TPE dans leur quotidien, rompre l'isolement, mutualiser leurs forces et accélérer leur développement. Inscrit dans son ADN, elle continue d'évoluer au rythme du marché. Les leviers du changement sont l'émergence de métiers nouveaux, l'environnement, l'innovation technique, technologique et digitale, la dimension européenne des services après-vente.

Mais le décor reste le même avec une majorité d'artisans entrepreneurs dans les services de l'automobile et la fragilité de l'équilibre des forces en présence, à la grosse différence près que tous les changements vont plus vite.

REPRÉSENTATIVITÉ EN FRANCE

1921 : naissance de la fédération des chambres syndicales des agents de l'automobile de France et des colonies

1935 : la fédération des chambres syndicales devient la FGAA, Fédération des Groupements commerciaux et artisanaux de l'Automobile.

1952 : la FGAA devient la FNCAA, Fédération Nationale du Commerce et de l'Artisanat Automobile.

1993 : adhésion du Syndicat National des Détaillants en Carburants (SNDC)

1995 : rattachement à la CNAMS et à l'UPA

1996 : la FNCAA devient la FNAA et lance sa nouvelle identité à grand renfort médiatique, télé et radio.

2015 : la FNA intègre un nouveau métier avec l'adhésion de l'UNIC, Union Nationale des Indépendants de la Conduite, 1^{er} syndicat représentatif du secteur.

2017 : la FNAA devient la FNA, Fédération Nationale de l'Automobile.

2019 : la Coordination (recycleurs) intègre la FNA.



100% ENTREPRENEURS-ARTISANS

La législation européenne entre dans la vie de l'automobile avec l'introduction en **1983** du règlement européen d'exemption qui organise les rapports du réseau constructeur. La première norme européenne sur les émissions des véhicules à moteurs à explosion en **1992** a rendu plus sévère la législation européenne selon un cycle quinquennal. En **1995**, les artisans sont plus directement concernés avec la prise en compte des réparateurs indépendants.

LA FNA MONTE AU CRENEAU DE L'EUROPE

Dès **1994**, à l'initiative de la fédération, l'Association Européenne des Services et de la Réparation Automobile (AESRA) se constitue pour représenter les artisans au niveau européen et faire contrepoids face aux représentants des constructeurs et des concessionnaires. En octobre de la même année, la fédération organise le Forum européen du Mondial de l'Automobile.

L'argus de l'Automobile



Le 15 octobre 1994, présentation de l'AESRA au MONDIAL de l'AUTO



AUDIENCE EN EUROPE

1983 : introduction du règlement européen

1995 : la législation européenne prend en compte les réparateurs indépendants.

1994 : constitution de l'Association Européenne des Services et de la Réparation Automobile (AESRA)

2002 : consécration du rôle des réparateurs dans le règlement européen d'exemption 1400/2002

2007 : la commission renforce l'accès aux données techniques. La FNA obtient des avancées.

2010 : actuel règlement d'exemption

2012 : la FNA obtient le principe de l'interopérabilité en matière d'eCall/bCall.

2018 : renforcement de l'accès aux données techniques - Règlement européen de 2018 (réception des véhicules)

RÉSISTANTE

De naissance, la fédération s'est positionnée en protecteur des artisans face aux monopoles et au déséquilibre des forces en puissance sur le marché.

LA FÉDÉRATION DONNE AUX ARTISANS LES MOYENS D'UNE POLITIQUE COMMERCIALE APTE À CONTRER LES SITUATIONS DE MONOPOLE.

Le combat a commencé avec les pétroliers, fin des années 70 sous l'effet des chocs pétroliers successifs. La création d'ASAGAF s'avère un outil indispensable contre leur monopole en redonnant de l'autonomie aux adhérents. Ils peuvent développer leur activité de distribution au détail de carburants et des autres produits pétroliers sans contrat, ni exigence particulière, notamment de volumes, et en bénéficiant de tarifs compétitifs. A l'époque, l'enjeu est stratégique, sachant que la vidange est la première cause des entrées en atelier.

COOPÉRATIVES D'ARTISANS

En région, des coopératives se montent dont les adhérents de la fédération sont souvent des membres fondateurs. Par exemple, toujours en activité, la CAPAIL, Coopérative des Artisans Professionnels de l'Automobile d'Indre et Loire, s'est créée en 1984 ; la CAPA OUEST en 1986.

FICHER CENTRAL DES CARTES GRISSES : UNE ACTION DE PURE RÉSISTANCE !

En **2009**, la FNA et la FEDA ont fait sauter le monopole des constructeurs sur l'accès au fichier des cartes grises.

La création de la FNA Carte grise, petite révolution dans le secteur, est devenu un produit phare de CENTARAUTO. Il identifie avec fiabilité les caractéristiques techniques des véhicules à partir du numéro d'immatriculation.

PRÉSERVATION DES ARTISANS

1939-1945 : semi-clandestinité pendant la période d'occupation

1978-1979 : occupation des dépôts pétroliers et négociation des prix

1985 : constitution d'ASAGAF, Association des Syndicats et des Groupements Affiliés et Agréés par la FNA ; création de la marque LIBRECO et libéralisation des prix

1991 : naissance du CPDC pour sauver les stations-services traditionnelles face à la grande distribution

2010 et 2013 : la FNA obtient du Parlement le report des mises aux normes environnementales des stations-services traditionnelles empêchant la fermeture de centaines de stations.

2015 : l'UNIC, représentant les écoles de conduite, s'engage contre l'ubérisation de la société.



COMBATIVE

Tous les combats menés par la FNA visent à préserver la place des artisans alors qu'ils constituent la première force des services de l'automobile. Ils sont néanmoins pris en étau entre les constructeurs et les donneurs d'ordre, au-delà d'une concurrence exacerbée.

ARTISANS FACE AUX RÉSEAUX CONSTRUCTEURS

En **1995, 2002, 2007** et **2010**, l'Europe adopte des textes importants dont le Règlement européen d'exemption 1400/2002.

La FNA obtient :

- La reconnaissance du rôle concurrentiel essentiel des réparateurs indépendants au bénéfice des consommateurs
- Le droit d'accès aux données techniques (outils, formation) et les codes de reprogrammation, indispensables à l'entretien et la réparation des véhicules, aux équipements, aux formations nécessaires
- L'extension aux gammes équipementières de la définition de la pièce de rechange d'origine et de la pièce de qualité équivalente
- La garantie constructeur préservée en cas d'entretien hors réseau
- La consécration des réparateurs indépendants
- Le statut du réparateur agréé pour les agents de marque (rar2)

En **2021**, la FNA se bat toujours pour garantir un accès effectif des réparateurs indépendants aux données techniques.

En **2012**, la FNA obtient qu'une législation européenne sur la sécurité routière et la gestion des appels d'urgence eCall, soit aussi ouverte sous sa dimension d'entretien réparation (bCall) à tous les ateliers,

2007 marque le début du combat en faveur de la libéralisation des pièces de carrosserie.

ACCÈS À L'INFORMATION TECHNIQUE

1995 : dans le cadre de la nouvelle version du règlement européen d'exemption 1475/95, l'AESRA obtient un élargissement de l'accès aux données techniques.

1995 : lancement de CAR TEST 2000, appareil de diagnostic électronique multimarques et de DIAG AUTO, manuel pratique d'aide au diagnostic gestion moteur

2002 et suivants : obtention d'un accès effectif aux données constructeurs dans le nouveau règlement d'exemption européen

2019-2020 : la FNA a préservé le commerce intracommunautaire des VO en rétablissant l'égalité de traitement entre véhicules nationaux et importés. Cette action a empêché l'évolution des grilles MALUS prévues en 2020.



COMBATIVE

Entre **2003** et **2008**, un long combat a été nécessaire pour trouver un équilibre dans les relations entre les carrossiers et les assureurs. En **2007**, la FNA édite un Livre Blanc avec 50 propositions pour assurer la pérennité de l'artisanat automobile et garantir la liberté de choix du consommateur.

LA FNA LUTTE SANS RELÂCHE CONTRE LA CONCURRENCE DÉLOYALE.

Les discussions ont débouché en **2008** sur la signature des chartes de bonne conduite, d'abord avec les assureurs puis avec l'Alliance Nationale des experts en automobiles (ANEA) et le BCA Expertise. Elles ont été renouvelées en **2013**.

En **2014**, la FNA a obtenu le droit pour un assuré, victime d'un sinistre, de choisir son réparateur de proximité. Par ailleurs, la résiliation de l'assurance automobile peut intervenir à tout moment. Pour aider les carrossiers à mettre en œuvre ce libre choix des consommateurs et se faire connaître, la FNA a conçu le réseau « Mon carrossier confiance » (150 carrossiers référencés).

Un autre combat a été mené de longue haleine et conclu avec succès, celui de la fraude à la TVA Intracommunautaire. Elle discriminait fortement les vendeurs de Véhicules d'Occasion.

Entre **2006** et **2017**, la FNA a dénoncé des pratiques de certains mandataires qui contournaient les règles fiscales intracommunautaires des véhicules d'occasion. Reçue à l'Élysée, à Bruxelles et par tous les ministères de tutelle, elle a fini par obtenir des arrêts de principe devant la Cour de cassation. En **2014**, la Loi de finances rectificative prévoit une disposition encadrant mieux ces ventes.

Rencontre avec Pierre MOSCOVICI,
Commissaire Européen
Dossier de la TVA intracommunautaire

DÉFENSE DES MÉTIERS

1998 : la FNA obtient que les réparateurs dépanneurs soient exonérés de la réglementation des transports.

2003 : mise en œuvre de la cession de créances

2006 : la FNA obtient que la relivraison en dépannage ne soit pas considérée comme du transport aux contraintes réglementaires bien plus importantes.

2007 : Livre Blanc de la FNA avec 50 propositions, plaidoyer pour le libre choix du réparateur.

2008 : signature des chartes de bonne conduite avec les assureurs et les experts

2014 : obtention d'un meilleur encadrement des ventes intracommunautaires protégeant la vente VO de la fraude à la TVA.

2014 : le libre choix du réparateur est inscrit dans le code des assurances.





La force de la FNA est d'apporter à ses adhérents des services et outils calibrés à leurs besoins. Les solutions proposées répondent à des préoccupations du quotidien et sont opérationnels. Depuis le début des années 2000, le CFPA, centre de formation, et CENTARAUTO, base de données techniques, sont deux outils qui montent en puissance car proches des réparateurs.

LA FNA ET SES STRUCTURES TERRITORIALES DE PROXIMITÉ

La fédération tient sa légitimité du terrain, elle est animée par des élus qui ont toujours été issus des territoires.

La première structure territoriale de la FNA (SGA) date de 1904. Forte de plus de 60 groupements, y compris dans les DOM TOM, la fédération apporte des services de proximité essentiels : DUER, audits dans les entreprises, assistance juridique, soirées techniques...

La fédération siège également dans les instances départementales, parmi lesquels des CDSR et des commissions d'agrément des entreprises de dépannage intervenant sur le réseau autoroutier français.

CFPA FRANCE ET DES FORMATIONS PROCHES DES ENTREPRISES

En formation, le CFPA et les CFP en régions (37, 12, 51...) forment les stagiaires près de leur entreprises sur des formats courts et adaptés à leur organisation. Le CFPA France fait évoluer son programme avec des modules en phase avec les dernières techniques et technologies des équipementiers : diagnostic, motorisation diesel, dépollution, climatisation, véhicules électriques...

INFORMATION ET FORMATION

Depuis 1921 : les FNA de proximité apportent assistance et accompagnement.

1984 : création du CPFA, centre de formation professionnelle continue à proximité des entreprises

2016 : le Médiateur (Serge Valet) auprès de la FNAA obtient le 1^{er} agrément de la Commission d'Evaluation et de Contrôle de la Médiation de la Consommation.

2020 : la FNA accompagne tous les métiers confrontés aux impacts économiques, sociaux et sanitaires de la pandémie Covid-19.



SURVIE DES ENTREPRISES

Des discussions journalières avec les Ministères : la FNA a obtenu un meilleur accès pour les TPE au chômage partiel, au fonds de solidarité, au prêt garanti par l'Etat

[EN SAVOIR PLUS >](#)



UNE PETITION POUR L'EXONERATION DES CHARGES :

Pétition pour le report des charges directes fiscales et sociales : la FNA a mobilisé plus de 10 000 signataires pour faire pression

[EN SAVOIR PLUS >](#)



ENQUÊTES TERRAIN

Des Enquêtes terrain pour mieux connaître les problématiques des entreprises. Agir pour défendre leurs intérêts.

[EN SAVOIR PLUS >](#)



LA PLATEFORME SELENE

Plateforme indépendante et gratuite recensant tous les professionnels ouverts pendant la crise visibles des automobilistes partout en France

[EN SAVOIR PLUS >](#)



NOTES D'INFOS EN TEMPS RÉEL AUX ENTREPRISES

Plus de 80 notes d'infos majeures faites par nos experts (chômage partiel, aides économiques, kit pratique sanitaire ...) sans compter l'assistance juridique et sociale ininterrompue.

[EN SAVOIR PLUS >](#)



PLAN DE REPRISE D'ACTIVITÉS

Création d'un plan de relance de l'activité des entreprises pour permettre aux professionnels de reprendre dans les meilleures conditions

[EN SAVOIR PLUS >](#)

INNOVANTE

AVEC CENTARAUTO, LA FNA EST À L'ORIGINE DES PREMIERS DMS À DESTINATION DES PETITES ENTREPRISES

CENTARAUTO, en collaboration avec Vulcain, développe sa propre database technique pour les adhérents. Equivalent d'un SMS, elle est dotée d'outils de gestion (logiciel Vulcain, FNA-Tecdoc) et de solutions techniques multimarques comme DataPanne. Le réparateur dispose de statistiques sur son activité, d'un historique client et peut gérer sa comptabilité par l'informatique.

CENTARAUTO est devenu une puissante base de données techniques et pratiques. En **2019**, elle a vécu sa révolution digitale en proposant de nouvelles solutions et fonctionnalités facilitant l'accès à l'information. CENTARAUTO est la première plateforme digitale qui propose au même endroit toutes les solutions aux réparateurs.

RAPPROCHER LES RÉPARATEURS DE LA SOURCE D'INFORMATION TECHNIQUE

Initialement, le FNA CLUB SERVICES est né de la volonté d'apporter aux réparateurs l'accompagnement des équipementiers dans la promotion de leurs services et compétences auprès de leur clientèle. Le concept évolue avec les besoins du marché dont la priorité aujourd'hui est un accès direct à l'information technique.

SOLUTIONS DIGITALES

1985 : création de CENTARAUTO, système de management des databases techniques

1985 : création du DMS Vulcain Garage

1995 : création de CAR TEST, 1^{er} appareil diagnostic multi-marques

2019 : lancement de la plateforme CENTARAUTO





INFLUENCEUR DE LA RÉGLEMENTATION DU DÉPANNAGE

La FNA a créé en son sein une Commission Dépannage lors de la consultation des pouvoirs publics pour l'élaboration de l'arrêté du 30 septembre 1975. Il est relatif aux caractéristiques techniques des véhicules de dépannage et à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés.

En 1990, la FNA a créé A.S.P. (Assistance Service Plus), réseau d'artisans de réparation et de dépannage FNA.

En 1994, la fédération est à l'initiative de la norme AFNOR NF Services dépannage-remorquage qui valorise la qualité et la performance des services des professionnels rendus aux usagers de la route.

En 2012, l'action initiée par un adhérent, avec le soutien de la FNA, auprès des autorités nationales et européennes, a permis d'instaurer le système actuel de mise en concurrence sur appel d'offres des dépanneurs sur autoroute, sur la base de critères objectifs.

LA FNA À L'ORIGINE DU CONTRÔLE TECHNIQUE

En 1991, la FNA, sous l'impulsion de Gérard POLO, a constitué le GNCT pour pouvoir participer aux réunions avec les ministères. La FNA a plaidé pour une séparation avec les activités de la maintenance vente mais aussi, et contrairement à d'autres pays européens, que le contrôle technique soit assuré par des petites entreprises. Aujourd'hui, ce métier est reconnu comme un acteur majeur de la sécurité routière. Depuis cette date, la fédération a accompagné la structuration et l'évolution du métier, tout en veillant à l'intérêt de la sécurité routière et de la profession. Lors de la mise à jour du cadre réglementaire en 2018, elle a notamment plaidé et obtenu de préserver le rôle préventif du contrôle technique. Le maintien des défauts mineurs aide l'utilisateur à anticiper ses dépenses et à conserver son véhicule.

SOUTIEN DU DÉVELOPPEMENT DES MÉTIERS

1974 : création de la commission dépannage

1979 : Livre Blanc sur la faisabilité du contrôle technique en France et constitution du réseau CTAS

1985 : le contrôle technique devient obligatoire pour les transactions des véhicules. La loi s'applique à partir de 1991 pour les VL et 2004 pour les PL.

1990 : création du réseau A.S.P proposant un service de réparation, dépannage et assistance rattaché à un groupement d'achats

1991 : création du GNCT (Groupement National du Contrôle Technique) à l'initiative de Gérard Polo

2016 : création d'Eco-diag et CT 5 gaz

2016 : privatisation de l'ETG (code de conduite)

2019-2020 : malus recadré grâce à la FNA

INNOVANTE

AVÈNEMENT DES FILIÈRES REP

L'une des premières initiatives environnementales de la FNA s'est orientée sur la gestion des déchets, nombreux en volume et en nature dans l'atelier. Elle est à l'origine des filières REP (Responsabilité Elargie des Producteurs) apparues en **2003**.

Parmi elles, la REP Pneumatiques... Le choix d'une réglementation spécifique aux déchets de pneumatiques s'est tardivement imposée après une large consultation des acteurs dont la FNA.

ACCÈS LA PIÈCE DE RÉEMPLOI

En **2016**, la notion d'économie circulaire s'impose. Le code de la consommation contient une disposition issue de la loi transition énergétique pour la croissance verte, incitant à l'utilisation des Pièces Issues de l'Economie Circulaire, dans le domaine de l'entretien et la réparation automobile. La FNA a co-écrit le droit pour un automobiliste d'opter pour de la pièce de réemploi tout en tenant compte des contraintes des petites entreprises (transmission de l'information) et de la sécurité routière (liste des pièces éligibles).

SOUTIEN DES NOUVELLES ACTIVITÉS

Les impératifs environnementaux stimulent l'innovation, encouragent l'économie circulaire, invite à améliorer la gestion des déchets. La nécessaire création de cette chaîne de valeurs implique de nouvelles compétences et crée des métiers, voire des filières professionnelles.

La publication du décret d'application du rétrofit électrique est le récent exemple d'une filière en devenir. Cette perspective a été rendue possible grâce à la mobilisation pendant 3 ans de Jérémy CANTIN, dirigeant de BROUZILS AUTOS et vice-Président de la branche Maintenance Ventes chargé d'électro-mobilité. L'autorisation du rétrofit l'a directement orienté sur la création de sa start-up e-NEO qu'il est en train de structurer et d'homologuer avec l'assistance de la FNA.

APPUI DES ÉVOLUTIONS ENVIRONNEMENTALES

2003 : avènement des filières REP promues par la FNA

2003 : adoption du décret n° 2002-1563 concernant la gestion des pneumatiques usagés

2016 : co-écriture du droit pour un automobiliste d'opter pour de la PIEC (article L. 121-117 du code de la consommation)

2016 : co-fondation de l'Association Eco entretien en réaction au Contrôle Technique 5 gaz

2020 : publication du décret d'application autorisant le rétrofit électrique (transformation électrique adaptée) sous l'influence de la FNA (Art.25 bis de la Loi des Orientations des Mobilités).

Sont concernés les véhicules > 5 ans et les 2 et 3 roues > 3 ans.



INDÉPENDANTE

La FNA travaille à l'indépendance des artisans en leur facilitant l'accès à l'information technique, en défendant leur droit et en anticipant les risques de monopole.

La fédération veille à sa propre indépendance à tous les niveaux et dépose seule sa demande de représentativité patronale.

LA FNA ET SES ADHÉRENTS CULTIVENT LEUR INDÉPENDANCE

La FNA est :

- Indépendante de la politique et autonome financièrement. Elle vit principalement de ses cotisations et du déploiement de ses produits et services
- Indépendante dans ses actions : constructeurs, UBER, filière REP, retrofit, contrôle technique

Elle combat pour que les entreprises elles-mêmes :

- Ne soient pas dépendantes d'un donneur d'ordre
- Conservernt le choix d'adhérer à un réseau ou non

L'UBÉRISATION IDENTIFIÉE COMME UN DANGER POUR CERTAINS MÉTIERS

Autre forme de dépendance des marchés... le risque d'ubérisation de certains métiers est un créneau dans lequel la FNA et ses syndicats s'investissent dans leur rôle de défense de l'artisanat.

L'exemple est donné avec le secteur de l'apprentissage de la conduite. En **2015**, devant le risque d'ubérisation de la filière avec la Loi Macron, l'UNIC a obtenu la privatisation de l'examen du code. Elle se bat pour rétablir un équilibre entre les acteurs et pour revaloriser son image souvent écornée par un permis réputé trop cher.

OUTILS OPÉRATIONNELS

1921 : la FNA affirme son indépendance dans son acte de fondation et la cultive pour ses adhérents et ses structures territoriales.



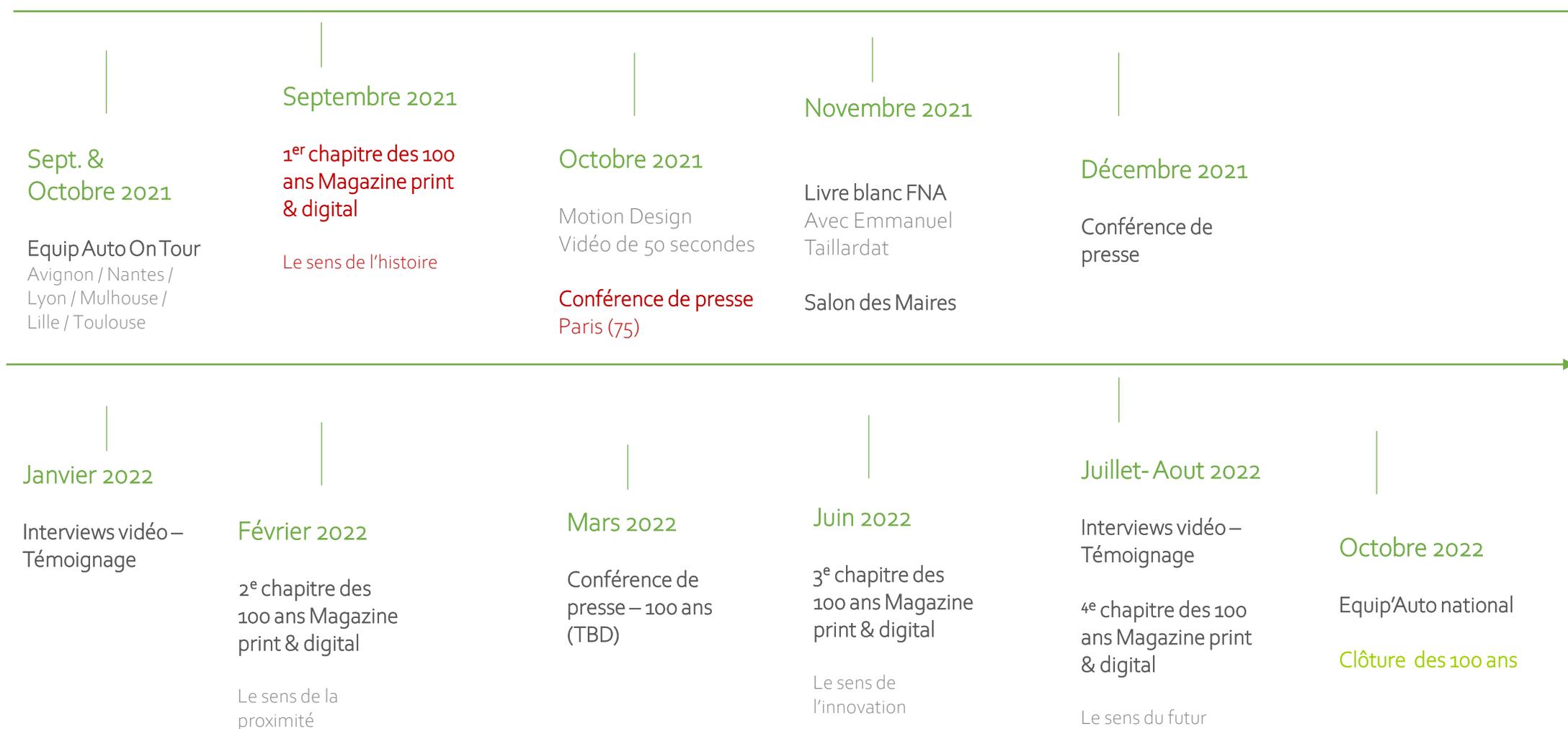
3



PROGRAMME DES 100 ANS

- Lancement à Equip Auto On Tour • Frise historique
- Conférences de presse • Vidéo en motion design • Magazine en 4 chapitres • Salon des Maires • Témoignages vidéos • Campagne digitale
- Livre Blanc sur la transition énergétique • Clôture à Equip Auto 2022

CALENDRIER



FRISE HISTORIQUE

1921-1985



100^e anniversaire de la **FNA**

Avec vous depuis 100 ans,
continuons à écrire l'histoire des artisans de l'automobile !



FRISE HISTORIQUE

1990-2021

100^e anniversaire de la
Fédération Nationale
de l'Automobile



CARTEST la FNCAA lance le premier
appareil de diag multimarque
indépendant.

1995

Détermination du statut du réparateur
remorqueur face aux transports.

2002

Fraude à la TVA intracommunautaire :
engagement d'un combat victorieux
pour sécuriser l'activité VO.

2006...

La FNA s'élargit aux écoles
de conduite (accueil de l'UNIC).

2015

Création du CPDC pour aider
les stations-service face à la grande
distribution.
Mise en application du contrôle
technique obligatoire.

1991



Création de FNA Club services :
lien direct entre équipementiers
et réparateurs pour un accompagnement
technico-commercial optimal.

1998



2017

La FNAA devient Fédération nationale
de l'automobile. Elle porte les
entrepreneurs artisans de l'automobile
et de la mobilité face aux nouveaux
enjeux du secteur.



LA RÉSISTANCE DES ARTISANS

1990

ASP Réseau d'artisans
de réparation et de dépannage
FNA.



1994

Création de l'AESRA (Association
Européenne des Services
et de la Réparation Automobile)
présidée par la FNA.



1996

La Fédération devient la Fédération
Nationale de l'artisanat automobile.

LEVÉE D'OBSTACLES TECHNICO-JURIDIQUES / CONSOLIDATION DES ARTISANS



2008

Signatures des chartes de bonnes
pratiques Carroziers / Experts /
Assurance.



2014

Obtention par la FNA
du 1^{er} bon choix du réparateur
- Loi du 17 mars 2014.



2021

Live Bank sur la transition
écologique.



2003

Avènement des Filières déchets REP
promues par la FNA.

EQUIP AUTO



Nantes



Avignon



Toulouse



Lille



Lyon (16/10), Mulhouse (30/10)

MAGAZINE



4 CHAPITRES PRINT ET DIGITAL

CHAPITRE 1

Septembre 2021

Des racines et des ailes

CHAPITRE 2

Février 2022

Le sens de la proximité

CHAPITRE 3

Juin 2022

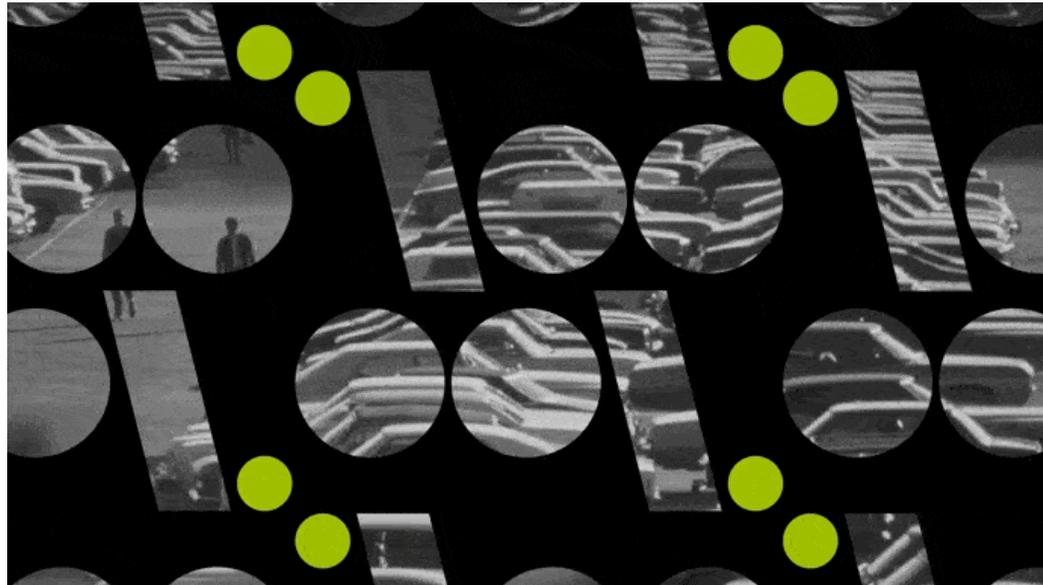
Le sens de l'innovation

CHAPITRE 4

Juillet-août 2022

Le sens du futur

CAMPAGNE DIGITALE



4 OUTILS PHARE

MOTION DESIGN FNA

Vidéo de 50 secondes

100 000 lectures de vidéos - 75 000 professionnels touchés

RÉSEAUX SOCIAUX (AMPLIFICATION MEDIA)

Facebook (9 600 abonnés) & LinkedIn (1100 abonnés)

10 000 clics vers la landing page des 100 ans

4 INTERVIEWS VIDÉO

Témoignage retraçant les grands moments des 100 ans de la FNA

200 000 lectures de vidéo - 75 000 professionnels touchés

PAGE DÉDIÉE AUX 100 ANS DE LA FNA SUR SON SITE