

## Branche multimarque CNPA : le grand défi 2015 du recentrage

jeudi, 15 janvier 2015

Le CNPA vient d'accueillir en son sein 10 enseignes de réparation multimarque en créant une branche dédiée. L'organisation grossit ainsi ses rangs d'acteurs longtemps honnis (voir la "[guerre des pubs](#)") qui vont déplacer son centre de gravité historique. Mais si la greffe prend, ces troupes fraîches pourraient aussi être décisives dans la bataille de la crédibilité. Et de la représentativité...



6 mois après son arrivée à la tête du CNPA, son nouveau président, Francis Bartholomé, a fait une annonce importante : l'organisation professionnelle ajoute une nouvelle corde à son arc avec la création d'une nouvelle branche, baptisée branche des Services multimarque de l'Après-Vente Automobile (SMAVA). Et avec elle l'entrée au CNPA de dix enseignes de réparation : [Norauto](#), [Feu Vert](#), [Euromaster](#), [Speedy](#), [Midas](#), [First stop](#), [BestDrive](#) (nouvelle dénomination du réseau de pneumaticiens du manufacturier Continental), [Carglass](#), [France Pare-Brise](#) et [Mondial Pare-Brise](#).

Si cette branche est appelée à accueillir d'autres enseignes de réparation multimarque, elle revendique d'ores et déjà par le biais de ses 10 fondateurs, plus de 30 millions de clients automobilistes, 3,8 milliards de chiffre d'affaires, 3 500 centres cumulés sur le territoire ainsi que plus de 25 000 collaborateurs. Pour Bernard Perreau, président du groupe Feu Vert nommé président des SMAVA, la raison d'être de cette nouvelle branche est la suivante : *«en nous associant au nouvel élan du CNPA, nous entendons être partie prenante aux discussions sur les grands enjeux de la filière automobile»*.

Sous la houlette de son président, Bernard Perreau, le directoire de la branche SMAVA se compose des dirigeants des enseignes. Elle compte cinq vice-présidents, en charge des thèmes majeurs portés par l'organisation professionnelle : un vice-président Métier (Bruno Desmet, DG de Norauto France), un vice-président Affaires sociales (Eric Girard, DG de Carglass France), une vice-présidente en charge du Lobbying et de la communication (Bénédicte Barbry, directrice de communication Mobivia Group), un vice-président Environnement/RSE (Pascal Fraumont, président de l'ECA) ainsi qu'une vice-présidente Juridique (Sophie Loulergue, directrice juridique chez Carglass).

## Rééquilibrage

Membre du directoire au CNPA, cette nouvelle branche de métier va s'emparer de dossiers qui sont autant d'enjeux pour l'après-vente d'aujourd'hui et de demain : les fichiers carte grise, l'info technique, l'éco-entretien, le pneu hiver, le véhicule connecté ou encore le très tabou, au CNPA, monopole des pièces de carrosserie...

Au regard de la position du CNPA lors des premières discussions à l'Assemblée dans le cadre de la loi sur la consommation (alors dite Loi Lefebvre, voir [«Pièces de carrosserie «libérées» : la missive-missile du CNPA»](#)), la volonté de la nouvelle branche de rouvrir ce dossier risquerait bien de rouvrir aussi quelques vieilles plaies au sein du CNPA, lequel s'était rangé du côté de l'argumentation des constructeurs pour préserver le monopole des pièces de carrosserie ! Ne serait-ce que sur ce dossier-là en effet, l'entrée de réseaux dits "indépendants" constituerait-elle un rapprochement contre-nature avec l'historique place forte des concessionnaires automobiles ? A priori délicat...

Mais cette annonce s'inscrit dans la volonté de réformes clairement annoncées durant la campagne du candidat à la présidence du CNPA en juin dernier. Ainsi, Francis Bartholomé n'entend pas être le président des seuls distributeurs VN, mais au contraire *«se positionner à égale distance des différents métiers composant la Maison de l'Automobile»*. Un travail d'équilibriste aussi risqué qu'ambitieux, mais un travail nécessaire selon lui : *«Au-delà de nos différences, il convient de mettre en avant la transversalité de nombreuses problématiques pour nos différents métiers comme par exemple l'environnement»*. Et de poursuivre : *«Parce que tous les métiers sont aujourd'hui impactés (Ndlr : le président du CNPA rappelle qu'au périmètre de sa propre activité, la vente VN a reculé de 25%, le VO s'est maintenu tant bien que mal, la carrosserie a dévissé de 30%, et la vente de pièces de 15% alors que l'atelier a stagné), il faut nécessairement faire évoluer nos business models afin que nos entreprises puissent à nouveau créer de la richesse et dégager des marges»*.

Autres preuves de la volonté de Francis Bartholomé de faire bouger les lignes et faire sortir les métiers des tranchées : la prochaine refonte des statuts de l'organisation professionnelle (*«il ne s'agit pas d'un simple toilettage ; nous allons repartir d'une feuille blanche»*, promet-il), afin que le CNPA soit au service de chacun des métiers. Ou encore : faire que le CNPA soit en discussion pour se rapprocher d'un syndicat allemand afin d'avoir plus de poids au niveau européen que celui qu'il possède à l'heure actuelle en étant membre du CERCRA, un *«sympathique club rotarien où l'on s'endort un peu»*, égratigne F. Bartholomé...

## Représentativité bien ordonnée...

D'autres types d'interrogations persistent, notamment en matière de représentativité. Car les organisations professionnelles ont entamé une véritable course contre la montre, dont le compte à rebours a commencé en fin d'année dernière et qui doit sonner au 1<sup>er</sup> janvier 2015, date où va s'opérer le décompte des adhérents pour chacune d'entre elles (voir [«Pourquoi la guerre des fédérations professionnelles va avoir lieu...»](#)).

Dans ce contexte, la question principale est bien évidemment de savoir comment les nouveaux membres de la SMAVA, qui sont par ailleurs déjà membres d'autres organisations professionnelles (la FEDA pour certains et le Syndicat des professionnels du pneu pour d'autres), vont gérer cette double appartenance.

S'il n'y a pas de problème pour les membres du SMAVA adhérents à la Feda, cette dernière n'appartenant pas à la même convention collective (le commerce de gros), il n'en est pas de même pour ceux qui cotisent déjà au Syndicat des professionnels du pneu.

Car à la fin de l'année, les nouveaux membres du CNPA, déjà membres dudit syndicat, devront choisir : soit être décomptés dans l'un, soit dans l'autre... Vont-ils dès lors se ranger définitivement du côté du CNPA afin de pouvoir peser plus fortement sur davantage de dossiers qu'au seul "périmètre" du pneu permis par le syndicat éponyme ? Vont-ils au contraire se rétracter pour réintégrer leur organe représentatif historique... au risque de disparaître des instances de représentation de la filière de l'automobile ?

A l'heure où ces nouveaux venus proposent une palette toujours plus importante de prestations d'entretien courant à leurs clients automobilistes, la réponse est peut-être bien dans la question. Une chose est certaine : il faudra à Francis Bartholomé autant de pugnacité que de diplomatie pour que cette période d'un an d'essai soit jugé satisfaisante, tant par les rangs historiques du CNPA que par ceux de cette nouvelle branche multimarque...

---

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite