

## L'APAM (alliance de fédérations) revendique 25% de représentativité

jeudi, 24 janvier 2019

**Sur le papier, la création de l'APAM par l'accueil de 5 fédérations en son sein a du sens. Face au CNPA qui est sorti seul en tête de la première étape de la représentativité fin 2016, l'alternative d'une seconde organisation professionnelle affichant 25% des entreprises syndiquées garantit une salubre pluralité. A condition bien sûr que les chapelles s'unissent réellement en une seule et même cathédrale syndicale...**



*De gauche à droite : Gérard Polo, président de la FNA; Michel Vilatte Président du SPP; Alain Landec, président de la Feda; Jean Louis Bouscaren, président de l'ASAV; Elisabeth Prêtre, vice-présidente du SNCTA et Patrick Mirouse, président de l'Unidec.*

Il fallait évidemment s'y attendre : face à un [CNPA](#) qui affiche officiellement et systématiquement une écrasante représentativité des entreprises de la filière des services de l'automobile (71,91% des entreprises syndiquées et 86% des effectifs employés par ces dernières), les autres fédérations ne pouvaient le laisser longtemps faire cavalier seul.

La [FNA](#), renforcée par l'arrivée des auto-écoles de l'[Unic](#) et le rapprochement avec les [ESA](#) (Électriciens Spécialistes de l'Automobile), confirmait certes sa seconde position lors du premier comptage de fin 2016. Mais c'était avec 14,54% des entreprises. Quant à l'[Asav](#), troisième et dernier élu d'une représentativité enfin dument quantifiée, elle a atteint 10,52% en fédérant les [Professionnels du Pneu](#), le [SNCTA](#) et l'[Unidec](#).

## **Le pourquoi du comment**

Pourquoi sommes-nous arrivés à un tel déséquilibre entre les pourtant trois seuls gagnants de la représentativité ? Par l'atomisation très françaises des chapelles syndicales historiques, dans l'après-vente comme ailleurs. Mais aussi suite aux ultimes négociations de 2015 et 2016 visant à fixer définitivement les critères d'éligibilité. Elles se sont déroulées tout en haut de la hiérarchie des organisations professionnelles françaises où trônent le Medef (grand patronat), la CPME (PME, ex-CGPME) et l'U2P de l'artisanat (ex-UPA).

Car les critères retenus étaient initialement fondés sur le seul nombre d'entreprises adhérentes. En l'état, ils conduisaient potentiellement -et mécaniquement- à un rééquilibrage massif de la représentation professionnelle au profit des TPE. Une rupture inacceptable pour le Medef comme pour la CPME : l'U2P, qui sous son ex-sigle UPA se revendiquait si souvent «*1<sup>ère</sup> entreprise de France*» et estime représenter les 2/3 des entreprises françaises, pouvait ainsi devenir la première organisation patronale de notre grand pays aux traditions pourtant industrielles.

## **Représentativité et pouvoir**

Les considérables enjeux d'un tel basculement possible dépassaient de loin le seul orgueil du Medef ou de la CPME qui, au fil de l'élaboration de leurs dossiers de candidature aux nouvelles règles de la représentativité, avaient déjà dû confesser moins d'adhérents que jusqu'alors proclamés. La seule prise en compte du nombre d'entreprises engageait ainsi leur pouvoir politique et surtout financier : de la représentativité finalement mesurée dépendent aussi la répartition des sièges dans les instances paritaires, tel l'Unedic ou l'Agirc-Arrco, mais aussi celle des subventions du [fonds paritaire national](#).

Si le seul critère du nombre d'entreprises était effectivement inégalitaire, restait toutefois à trouver le bon contrepois. Au terme donc de très feutrées actions de lobbying, il était finalement décidé par le gouvernement de l'époque de mixer les critères de représentativité en tenant compte pour 30% seulement du nombre d'entreprises... et pour 70%, du nombre de salariés employés.

## **L'inévitable regroupement**

Quoi qu'on pense de ce compromis, la préservation des positions historiquement acquises a ainsi été garantie. Voire même renforcée, comme constaté dans le petit monde des services de l'automobile : le CNPA, adhérent du Medef et fort de ses troupes concessionnaires aux nombres importants de salariés, s'échappait seul et loin en tête lors du 1<sup>er</sup> comptage officiel de toute l'histoire des organisations patronales françaises officiant dans le secteur des services de l'auto.

Le classement publié en avril 2017 par la DG Travail était d'ailleurs immédiatement officialisé, avec une légitime gourmandise, par le seul CNPA (voir «[Représentativité syndicale : le CNPA publie le tiercé gagnant](#)»). L'organisation professionnelle, tout à sa satisfaction, s'en allait même expliquer qu'avec un tel score, elle disposait dorénavant d'une «*capacité [à] mener et [à] conclure seule les négociations, confortée par cette mesure officielle d'audience*». La marche devenait brutalement haute pour les autres organisations. D'autant que l'étape ultime de ce long chemin vers une clarification définitive du poids des organisations en France est prévue pour 2021. Et que rien n'exclut que les conditions seront alors encore durcies...

Voilà bien pourquoi l'ASAV vient d'inventer, sinon le “groupement de fédérations” (déjà en vigueur au CNPA, à la FNA et chez elle), au moins le “groupement de groupements de fédérations”. Le 16 janvier dernier, elle annonçait ainsi qu'en se muant dorénavant sous l'acronyme d'APAM (Alliance des Professionnels de l'Automobile et de la Mobilité), elle accueillait la FNA qui, elle-même, a accueilli en son temps l'Unic et le GNEA.

### **La réponse du berger APAM à la bergère CNPA**

Sous ces nouveaux auspices, l'APAM n'a plus guère de raison de craindre 2021. Elle pèse donc officiellement plus de 25% des entreprises syndiquée (14,54% de FNA + 10,52% d'ASAV) et peut se poser en solide -et unique- challenger du CNPA. Et en ajoutant la [FedA](#) à ce nouvel ensemble (grâce à une cinquantaine de ses distributeurs adhérents qui évoluent sous la convention collective des services pour des raisons historiques), le positionnement de l'APAM est aussi clair que clairement affiché. La nouvelle fédération peut affirmer rassembler tous les métiers de la rechange et de la réparation indépendantes. Et surtout, seulement eux.

Et ça, c'est plutôt bien joué. Car si le CNPA jouit d'une évidente et indiscutable position dominante, la naissance de l'APAM permet aussi de mettre en lumière son principal point faible : sa double culture constructeurs et indépendants dont la cohabitation, certes apaisée et certes fonctionnelle, n'exclut pas la réalité d'intérêts contradictoires.

C'est bien là l'ambition de l'APAM. Si les entreprises indépendantes du secteur, qui représentent un peu plus de la moitié du marché de l'après-vente, doivent se trouver une organisation professionnelle, elles peuvent donc rejoindre les fédérations réunies au sein de l'APAM.

### **Passer de la cohabitation à l'action**

Reste pour cette dernière de convaincre et séduire. Pour l'heure, malgré les tailles diverses de ses 5 organisations réunies, elle a choisi la concorde en accordant une même voix à chacune d'entre elles et soumet toute prise de décision à l'unanimité des membres.

A court terme, cela peut lui permettre d'encourager la venue d'autres organisations esseulées, telle la FFC-Réparateurs par exemple. Mais à plus long terme, si elle veut vraiment constituer une alternative crédible au CNPA, à ses importants moyens d'action et surtout à son inégalable capillarité territoriale, il faudra bien que l'APAM passe tôt ou tard de la cohabitation courtoise et respectueuse à un véritable projet commun. Où les intérêts de chapelles sauront s'effacer devant l'intérêt général et une nécessaire efficacité opérationnelle.

Comme d'habitude, nous vous tiendrons au courant...

*Les organisations adhérentes de l'Apam: la Fédération des syndicats de la distribution automobile (Feda), la Fédération nationale de l'automobile (FNA, elle même regroupant Unic et ESA), le Syndicat national du contrôle technique automobile (SNCTA), le Syndicat des professionnels du pneu (SPP) et l'Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite (Unidec).*

---

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite