

Les organisations professionnelles face à l'épidémie

mercredi, 18 mars 2020

Dans la lutte contre la propagation du covid-19, les organisations professionnelles se mobilisent toutes pour informer et soutenir leurs adhérents. Si les positions du CNPA et de la FNA sont connues depuis hier, la rédaction en a joint plusieurs autres -de la FFC à la CFEA en passant par le Métier Contrôle Technique du CNPA et le SPP- afin de connaître leur positionnement quant à l'attitude que les professionnels doivent adopter sur le terrain.



Depuis hier, nombreux ont été les commentaires laissés sur notre site : tandis que certains prônent le maintien de l'activité, d'autres ferment leurs portes. Initiative souvent individuelle, mais depuis 24 heures de plus en plus de la part de réseaux dans leur intégralité, les fermetures se multiplient. Tour d'horizon des organisations professionnels sur la situation...

Réparation-collision : les ateliers à l'arrêt !

Le monde de la carrosserie n'est pas épargné. *«Face à la crise actuelle, la FFC ne donne pas de consignes officielles, explique Patrick Cholton, président de la FFC. Nos adhérents sont des chefs d'entreprise ; ce n'est pas à la fédération de dire ce qu'il doivent faire ou pas.»* Pour Patrick Nardou, président de la branche réparateurs et Mobilité au sein de cette même fédération, les problèmes pour maintenir l'activité dans les ateliers de carrosserie sont en effet multiples : *« de nombreux problèmes peuvent se poser au chef d'entreprise dans la mise en place de mesures barrières visant à permettre à ses collaborateurs de travailler encore, ce qui limite déjà en soi l'activité des carrosseries »*, déclare-t-il.

Un strict respect des règles de sécurité pour limiter la diffusion du covid-19 s'impose en effet au chef d'entreprise, garant de la sécurité de ses équipes et de ses clients, sous peine de connaître d'autres problèmes, mais juridiques ceux-là. Par ailleurs, *«abstraction faite des plannings qui ont volé en éclat depuis quelques jours, s'il est encore possible de pouvoir dépanner un client quand on dispose de la pièce, les ateliers commencent à connaître un véritable problème d'approvisionnement de pièces auprès des constructeurs mais aussi d'acteurs de la distribution indépendante»*, poursuit-il.

Le contrôle technique prône la fermeture

Aussi, le président de la FFC Mobilité, sans demander expressément la fermeture des ateliers, appelle au bon sens des professionnels. Ce qui fait écho aux propos de Gérard Polo, président de la FNA et contrôleur technique de métier, joint au téléphone. *« Côté contrôle technique, la situation est quasiment résolue puisque les têtes de réseaux ont fermé leurs centres en propre, explique-t-il. Pour les dépanneurs-remorqueurs, que nous représentons, le bureau fédéral leur a conseillé de maintenir une activité réduite mais leur nombre d'interventions quotidien est très faible depuis le début du confinement. De manière générale, quelle que soit la profession de nos adhérents, nous privilégions l'option citoyenne de réduire l'activité ou de fermer afin de faire barrière au virus, en assurant seulement un service minimum pour les flottes et les personnels de santé. De toute façon, de manière générale, les réparateurs se heurtent à la fermeture des comptoirs des constructeurs, voire de certains distributeurs, donc il leur est difficile d'exercer sans avoir les pièces. »*

A propos du contrôle technique, d'ailleurs, le président du métier Contrôle Technique au CNPA, rappelle que *« les cinq patrons d'enseignes de contrôle technique adhérentes (Dekra, Autovision, Auto Sécurité, Securitest, Autosur) ont décidé de fermer les succursales, qui représentent environ 10% du nombre de centres en France. »* Quid des indépendants, alors ? *« Nous n'avons pas de prise sur leur décision mais lorsqu'il n'y a plus de clients, que tous les rendez-vous sont annulés, à quoi bon rester ouvert ?* relève Bernard Bourrier. *En ce qui nous concerne, nous sommes délégataires d'une mission de service public donc c'est à l'Etat de décider, a priori. La position du ministère étant que les centres de contrôle technique ont capacité à poursuivre leur activité, la responsabilité en incombe aux chef d'entreprise de préserver la sécurité et la santé de leurs employés. Chez Autovision, nous n'avons pas moyen d'obtenir assez de gel hydroalcoolique donc, rien qu'à partir de là, l'intégrité de nos collaborateurs n'était pas assurée, d'où la décision de fermer, qui est une décision de bon sens. »*

VI : essentiel et pourtant toujours dans le flou

Depuis le premier arrêté du gouvernement en date du 14 mars dernier fixant les activités encore autorisées à maintenir ouvert leurs points de service durant la période de confinement, le secteur du véhicule industriel (VI) vit dans le noir le plus complet. Aucune mention n'est en effet faite des entreprises exerçant l'activité d'entretien-réparation VI dans les deux arrêtés des 14 et 16 mars... Malgré les demandes répétées du CNPA auprès du Ministère afin d'obtenir des clarification sur ce point, rien de nouveau n'est à signaler à ce jour.

La situation est d'autant plus ubuesque que le transport au vital surtout en cette période : médicaments et aliments sont en effet ultra-majoritairement acheminés par la route. Si de nombreux ateliers restent donc encore ouvert afin d'assurer l'entretien des VI, la question reste toujours en suspens. *«Pour aider ses adhérents, la FFC a mobilisé sa hot line exclusivement sur le sujet du coronavirus. Le but est d'accompagner les membres au cas par cas, quel que soit leur branche (carrossiers constructeurs, équipementiers ou réparateurs) et leur profil, afin qu'ils bénéficient de conseils adoptées à leur entreprise»*, explique Patrick Cholton. Pour le président de la FFC, *«cette crise vient démontrer à quel point notre économie dans son ensemble est dépendante du secteur du transport routier de marchandise »*. Et d'espérer, dans ce cadre, *«que l'image du camion puisse enfin positivement évoluer»*.

Pneumaticiens : maintenir le dépannage des PL et des véhicules agricoles

Le service aux flottes VI est également la raison pour laquelle les ateliers des réseaux de pneumaticiens gardent leurs centres industriels ouverts. Michel Vilatte, président du Syndicat des professionnels du pneu (SPP) confirme que *«chaque réseau a choisi de s'adapter dans le cadre réglementaire fixé par le gouvernement, en restant ouverts pour ceux qui pratiquent l'activité de dépannage PL et agricole, et en fermant pour les centres dont l'activité est tout ou partie constituée de distribution et de montage de pneus TC4 (tourisme, camionnettes, 4x4). Nous avons informé nos adhérents au fur et à mesure de l'évolution de la situation sur notre site, le nombre de connexions a été colossal, et ils ont pris leur décision en connaissance de cause.»*

Du côté des stocks de pneumatiques chez les négociants-spécialistes français, malgré l'interruption de la production des principaux manufacturiers, Michel Vilatte n'est pas inquiet. *«Ils sont suffisamment importants pour ne pas risquer de pénurie à court ou moyen terme, affirme-t-il. Dans trois mois, nous en reparlerons mais puisque les véhicules du parc roulent peu, voire pas du tout en ce moment, il ne devrait pas y avoir de problème dans la chaîne d'approvisionnement.»*

Les experts suspendent leur activité de terrain

Pour la Confédération des experts en automobile (CFEA), la décision de confinement prononcée par le Président de la République, Emmanuel Macron, l'a décidée à limiter l'activité sur le terrain. Dans un communiqué, François Mondello, son président, explique que, *«à compter de l'entrée en vigueur de la mesure de confinement national, toute activité d'expertise terrain devra faire l'objet d'une suspension jusqu'à la levée du confinement. Ainsi, les expertises impliquant le déplacement d'un expert en automobile, hors de son cabinet ou entreprise, pour l'examen d'un véhicule ne sont plus possibles, qu'il s'agisse d'expertiser un véhicule dans le cadre d'une mission de chiffrage ou d'une expertise de suivi VE/VEI.»*

Et François Mondello de préciser que, *«à titre exceptionnel et dérogatoire, seuls pourront échapper à cette suspension des expertises terrain (chiffrage et suivi VE/VEI), les véhicules (professionnels ou privés) appartenant à des personnes exerçant une activité essentielle à la vie de la nation»*. Ainsi, c'est l'expertise à distance (EAD) qui est privilégiée, et plus largement le travail à distance. Une forme de travail qui, hélas, ne peut s'appliquer à l'ensemble des professionnels des services de l'auto.