



400 000  
professionnels  
pour faire  
**BOUGER**  
la **France**



Présidentielles 2017



**Francis Bartholomé**  
Président du CNPA

Le Conseil National des Professions de l'Automobile est l'organisation représentative d'une branche professionnelle, forte de 135 000 entreprises de toutes tailles, 400 000 emplois implantés sur tout le territoire ; exemplaire sur la formation professionnelle, avec près de 7% d'alternants et 115 000 stagiaires par an ; exemplaire sur l'insertion professionnelle, avec 85% de ses salariés en CDI ; exemplaire sur le dynamisme entrepreneurial, avec plus de 40 000 entreprises créées depuis le début de la crise en 2007.

La France a toutes les clés en main pour être parmi les têtes de pont des Nations en matière de mobilité : une filière performante, innovante, solide, des entreprises prêtes à relever tous les défis.

Nos professionnels en ont les capacités, l'envie, l'énergie. Nous sommes prêts à prendre toute la mesure de nos responsabilités, pour la transition énergétique de nos activités, pour une mobilité plus sûre, pour une branche qui crée de l'emploi et de la valeur ajoutée.

La mobilité des biens et des personnes est la condition sine qua non de la croissance, mais aussi de la liberté individuelle et entrepreneuriale. A cet égard, les pouvoirs publics doivent assumer une triple responsabilité :

- **garantir la sécurité routière**, qui est liée pour notre part à la qualité de la formation des jeunes conducteurs, à la qualité du contrôle technique, à la qualité de la réparation des véhicules : seuls des professionnels dont c'est le métier peuvent garantir cette qualité ;
- **rechercher en concertation des solutions pour les modalités d'accès à la mobilité**, indispensable passeport pour l'insertion professionnelle, dans un contexte global de pouvoir d'achat en berne ;
- **s'interroger sur les modalités d'exercice de cette mobilité**, entre les politiques de restriction de circulation dans les grandes agglomérations et la question centrale de la desserte des zones rurales.

Nous avons des solutions, socialement justes, écologiquement performantes, économiquement viables : donnons-nous les moyens de les mettre en œuvre, au bénéfice de tous.

**C'est en relevant ces défis que nous créerons, ensemble, les conditions d'une mobilité responsable, d'une mobilité d'avenir, connectée, génératrice de services innovants, rassembleuse, respectueuse de l'environnement, inventive et équilibrée... pour faire, enfin, bouger la France !**

**Francis Bartholomé**

# **10 questions du CNPA**

aux candidats  
à l'élection  
présidentielle  
pour faire bouger  
la France



## **Formation professionnelle et emploi**

1

Comment encourager et accompagner la formation professionnelle initiale et continue dans les services liés à la mobilité ? Prenez-vous l'engagement de déployer une campagne massive de valorisation de l'alternance auprès des entreprises et des familles, en concertation avec les secteurs économiques les plus concernés ?

2

Que comptez-vous faire pour lutter contre le travail illégal dans nos activités ? En particulier, comment comptez-vous fermer définitivement les chantiers illégaux de démontage automobile et mettre un terme à la vente incontrôlée de pièces par des particuliers sur Internet ?

## **Gestion vertueuse des parcs et sécurité routière**

3

Comment envisager une approche totalement inédite et novatrice des parcs automobiles, mettant à profit l'ensemble des acteurs et des outils à notre disposition, comme le contrôle technique, les incitations fiscales au renouvellement, la maintenance automobile... ?

4

Avec presque 9 millions de personnes sous le seuil de pauvreté, comment parvenir à concilier l'indispensable impératif écologique et l'accès à la mobilité pour tous, sans créer de rupture sociale ?

5

Concernant l'éducation routière, quelles évolutions du système actuel envisagez-vous ? Comment garantir à tous l'accès au permis de conduire et un niveau satisfaisant d'éducation à la route tout au long de la vie ?

6

Comment assurer l'indépendance et la rentabilité des activités des professionnels de notre filière, face aux pressions exercées aujourd'hui par différents donneurs d'ordre, tels que les constructeurs et les compagnies d'assurance et demain, par de nouveaux opérateurs, notamment numériques ?

7

Comment rétablir la confiance du consommateur et le rassurer sur l'indispensable niveau de qualité des professionnels, face à la prolifération de nouvelles offres dématérialisées et de plateformes d'intermédiation ? (contrôle technique, maintenance automobile, écoles de conduite,...)

## **Transformation numérique**

8

Que comptez-vous faire pour accompagner les TPE et PME des services de l'automobile dans leur transformation numérique, indispensable pour leur survie et la qualité des prestations qu'elles seront en mesure de développer ?

9

Le « big data » est l'enjeu clé de demain, à la fois social, économique, mais aussi sociétal. Sa maîtrise sera la condition sine qua non du maintien sur le marché de toutes nos entreprises. Quel engagement pouvez-vous prendre pour assurer un accès égal à tous les acteurs de la filière automobile à ces données essentielles pour leur modèle économique, tout en protégeant l'intérêt du consommateur ?

## **Délégation Interministérielle à la Mobilité**

10

Seriez-vous prêt à créer une Délégation Interministérielle à la Mobilité, sous la responsabilité du Premier ministre, afin d'adresser en cohérence tous les enjeux transversaux liés à la mobilité des Français ? Quelles en seraient les premières priorités ?

# Faire bouger notre filière, pour plus d'emplois, plus de valeur ajoutée

Les services automobiles sont aujourd'hui le cinquième secteur économique de France, avec 135 000 entreprises de proximité, dédiées à rendre la mobilité terrestre automobile plus sûre, plus propre, plus utile, plus simple, plus accessible. Le réseau territorial dense qu'elles représentent, emploie 400 000 professionnels, ingénieurs, enseignants d'auto-écoles, ouvriers qualifiés, auto-entrepreneurs, vendeurs, chefs d'entreprises, managers de proximité. La filière réalise dans son ensemble un chiffre d'affaires annuel de 203 milliards d'euros.

Au-delà d'un maillage territorial de qualité et d'une véritable culture du service clients, la force de notre branche professionnelle repose sur une convention collective nationale que le CNPA et ses partenaires sociaux, font évoluer régulièrement, prenant souvent, grâce à un dialogue social apaisé et de qualité, des longueurs d'avance sur les autres branches professionnelles.

La filière s'appuie également sur deux socles essentiels : la formation professionnelle et la protection sociale. Pour ces deux domaines qui appellent la solidarité entre les entreprises, des organismes entièrement dédiés à la branche ont été créés : l'Association Nationale pour la Formation Automobile (ANFA) et IRP-Auto.

Les services de l'automobile, ce sont ainsi 115 000 stagiaires, 55 000 jeunes en formation professionnelle, 7% d'alternants, avec, chaque année, des chiffres en hausse.

Ce sont également un réseau de près de 50 CFA pilotes partout sur le territoire, soutenus par l'organisme paritaire collecteur agréé de la branche (OPCA), l'ANFA, qui investit massivement pour proposer de nouvelles formations et de nouvelles structures, à la pointe des innovations.

L'ANFA a par ailleurs mis en place un observatoire sur nos métiers qui assure ainsi une politique de formation initiale et continue adaptée aux besoins des entreprises et portée par une réelle prospective sur notre filière.

C'est grâce à cette politique responsable et un organisme dédié, que l'emploi s'est maintenu dans notre branche pendant la crise, et à un moment où les solutions de mobilité se diversifient et transforment les modèles économiques.

Nos entreprises sont en pleine évolution, ce qui ouvre de nouvelles perspectives pour les jeunes, de nouveaux emplois ; cela nécessite également une formation continue plus soutenue pour les salariés en activité, en particulier sur le numérique.

## Comment accompagner le mouvement ?

En faisant confiance : c'est la clé ! Et la confiance ne se décrète pas, *a fortiori* dans un environnement de défiance généralisée à l'égard de l'automobile.

Le CNPA appelle les Pouvoirs Publics à faire confiance aux branches professionnelles pour définir leur politique en matière de solidarité, d'emplois, de formation professionnelle, de prévoyance et de prévention. C'est parce qu'elles connaissent leurs entreprises, leur filière, leurs évolutions possibles, leurs jeunes en formation, leurs risques professionnels, les aspirations de leurs salariés et de leurs chefs d'entreprises, que les branches peuvent développer des politiques ambitieuses et réalistes.

Cette confiance doit permettre la constitution de branches professionnelles fortes, accompagnées et soutenues par l'État dans leur politiques économique et sociale. L'État doit par ailleurs développer les solutions pour favoriser la transmission d'entreprises et accentuer ses efforts contre les filières illégales dans le secteur des services automobiles, qui pèsent sur l'emploi et font peser des risques sur la sécurité routière.

**1. Comment encourager et accompagner la formation professionnelle initiale et continue dans les services liés à la mobilité ? Prenez-vous l'engagement de déployer une campagne massive de valorisation de l'alternance auprès des entreprises et des familles, en concertation avec les secteurs économiques les plus concernés ?**

**2. Que comptez-vous faire pour lutter contre le travail illégal dans nos activités ? En particulier, comment comptez-vous fermer définitivement les chantiers illégaux de démontage automobile et mettre un terme à la vente incontrôlée de pièces par des particuliers sur Internet ?**



# Faire bouger la France avec des routes plus sûres, des véhicules plus propres

L'âge moyen du parc de véhicules particuliers atteint un niveau record de presque 9 ans. Les véhicules sont détruits après 19 ans en moyenne. L'électrique ne représente que 0,9% des ventes, malgré les incitations fiscales : il faut ainsi plus d'une quinzaine d'années pour renouveler le parc dans son intégralité. À cela s'ajoute la tentation croissante du « *do it yourself* », facilité par Internet et les plateformes de mise en relation de particuliers. Cela nuit à la fois à l'environnement, avec des réparations automobiles réalisées hors installations professionnelles, mais également à la sécurité routière.

Cette paupérisation de la mobilité automobile doit absolument être traitée : il n'est pas acceptable que les Français se détournent d'une éducation routière de qualité, qu'ils renoncent à des réparations automobiles fiables, à passer le contrôle technique, à une assurance automobile, ou qu'ils se voient refuser l'accès dans les centres-villes, pour des raisons économiques. La réponse ne peut passer que par les professionnels, qui peuvent aider à une toute nouvelle approche du parc automobile.

Entre une projection politique vers une mobilité 100% électrique et la réalité du parc et des pratiques, on réalise l'importance que revêt une stratégie claire sur la question des parcs automobiles et des solutions de mobilité. Son pilotage relève de nos entreprises.

Ce sont elles qui contrôlent le niveau d'émissions des véhicules et sont en capacité de procéder à un entretien à visée écologique ; ce sont elles qui recyclent les véhicules, proposent des pièces de réemploi, collectent les déchets ; ce sont elles qui peuvent permettre aux nouvelles énergies de se déployer, grâce à un réseau dense sur tout le territoire ; ce sont elles qui louent des véhicules propres, qui permettent à la fois un meilleur auto-partage et l'entrée dans les usages des nouvelles énergies ; ce sont elles qui sont responsables de la sécurité routière, pour tous, en formant les jeunes au permis de conduire, en contrôlant et réparant les véhicules ; ce sont elles, enfin,

qui recyclent nos véhicules et en valorisent les composants, dans un contexte de prix bas des matières premières, qui ne favorise pas l'essor de l'économie circulaire.

**L'État doit promouvoir une filière des services de l'automobile de qualité, professionnelle, pour le respect de l'environnement et pour la sécurité de tous.**

Le contrôle technique et les écoles de conduite disposent d'un agrément préfectoral, gage de la confiance qu'accorde l'État dans ces deux leviers publics, essentiels pour la sécurité routière. En cohérence, le Gouvernement doit garantir la qualité et la pérennité de ces activités et s'appuyer sur elles pour initier une politique responsable de gestion des parcs et d'accès à la mobilité.

Le contrôle technique est par ailleurs un outil essentiel pour mieux connaître le parc automobile et procéder aux vérifications rendues indispensables depuis les problématiques posées par l'affaire Volkswagen et la suspicion sur le diesel. La récolte de données techniques, notamment des émissions, sur le long terme, pourrait ainsi être assurée par cet outil de l'État.

Pour assurer des réparations de qualité, il faut également laisser les professionnels travailler, sans pressions économiques ou techniques excessives. Le déséquilibre des relations entre constructeurs et réseaux de distribution, comme la mainmise des compagnies d'assurances – et demain d'autres opérateurs, qui imposent les prix et parfois les techniques de réparations à nos professionnels, doivent cesser.

La question de l'accès à une mobilité responsable est posée : l'État doit envisager la création d'un passeport de la mobilité, qui permettrait d'aider les Français qui en ont besoin, à financer leur permis de conduire, à réaliser leur contrôle technique ou à acheter un véhicule neuf ou d'occasion récent, leur permettant de continuer à circuler dans les zones de circulation restreinte.

**3. Comment envisager une approche totalement inédite et novatrice des parcs automobiles, mettant à profit l'ensemble des acteurs et des outils à notre disposition, comme le contrôle technique, les incitations fiscales au renouvellement, la maintenance automobile... ?**

**4. Avec presque 9 millions de personnes sous le seuil de pauvreté, comment parvenir à concilier l'indispensable impératif écologique et l'accès à la mobilité pour tous, sans créer de rupture sociale ?**

**5. Concernant l'éducation routière, quelles évolutions du système actuel envisagez-vous ? Comment garantir à tous l'accès au permis de conduire et un niveau satisfaisant d'éducation à la route tout au long de la vie ?**

**6. Comment assurer l'indépendance et la rentabilité des activités des professionnels de notre filière, face aux pressions exercées aujourd'hui par différents donneurs d'ordre, tels que les constructeurs et les compagnies d'assurance et demain, par de nouveaux opérateurs, notamment numériques ?**

**7. Comment rétablir la confiance du consommateur et le rassurer sur l'indispensable niveau de qualité des professionnels, face à la prolifération de nouvelles offres dématérialisées et de plateformes d'intermédiation ? (contrôle technique, maintenance automobile, écoles de conduite,...)**

# Rendre l'avenir possible, avec une mobilité connectée

La révolution initiée par le monde numérique n'en est qu'à ses prémises, mais déjà, l'impact sur tous les secteurs d'activités se fait sentir ou pressentir. L'automobile est entraîné de basculer dans de nouveaux modèles dont il est encore très difficile de prévoir les issues, et les conséquences.

Sur le plan industriel, l'arrivée du véhicule connecté et demain autonome, constitue une première rupture technologique, dont on ne maîtrise pas encore tous les impacts, sur le consommateur, sur l'industrie elle-même... mais aussi sur les services et les usages.

Il ne peut exister de véhicule connecté, sans services connectés. La collecte de données n'est pas une fin en soi. Elle doit poursuivre un seul et même but : l'amélioration des services pour l'automobiliste, en matière d'*entertainment*, de sécurité, d'écologie...

L'accélération du temps technologique oblige à un constat : aujourd'hui, tous les véhicules neufs sont connectés. Le droit a pris du retard sur la technologie et il n'existe à ce jour pas de règles définies et concertées en matière de collecte et de traitement des données des véhicules. Il en résulte un vide juridique vertigineux pour le consommateur... et une réelle asymétrie entre les acteurs de l'*after-market*. Les industriels qui produisent du service partent en effet avec une longueur d'avance, monopolisant l'accès aux données du véhicule et données d'usage utiles.

La question du véhicule connecté n'a pas encore été abordée en France que déjà, des véhicules semi-autonomes sont produits en masse et testés ailleurs en Europe et dans le monde.

Dans le même temps, Internet devient la voie privilégiée des parcours d'achat comme des procédures administratives. Se créent sur chaque segment, des plateformes d'intermédiation : pour le contrôle technique, pour trouver un

garagiste, pour se former à la sécurité routière, pour immatriculer son véhicule. Toutes ces plateformes ne sont pas autorisées. Elles peuvent par ailleurs être sources de confusion pour le client et parfois, de renchérissement des actes concernés.

Les sites marchands comme les plateformes vidéos amplifient quant à elle la tentation du « *do it yourself* », dont les conséquences peuvent être désastreuses quand elles touchent à nos activités. Ces sites créent par ailleurs une réelle confusion chez les consommateurs et mettent à mal leur confiance dans notre filière de professionnels.

Pourtant, entre les géants d'Internet et les poids-lourds industriels, des start-ups innovantes voient également le jour. La mobilité est un excellent vivier de créateurs d'entreprises : elles ont été plus de 1 000 ces 15 dernières années, avec une réelle accélération sur la période récente.

Les solutions de mobilité ne sont pas le monopole de l'industrie, ni des opérateurs digitaux. Ce sont au contraire les services qui sont les plus accélérateurs d'innovations à grande échelle, pour rendre le parc automobile plus propre, les routes plus sûres, la mobilité plus accessible et le consommateur plus libre. Industrie et services sont et doivent rester solidaires et complémentaires, au bénéfice du consommateur et dans le respect des équilibres économiques et sociaux.

**Comment accompagner le mouvement tout en garantissant la pérennité de nos activités ? Comment assurer une filière automobile française pionnière, solide, à tous ses échelons ?**

En soutenant la montée en compétences des entreprises sur le digital, la transformation numérique de notre filière et la pérennisation des start-ups génératrices de nouveaux services aux consommateurs ; En garantissant l'indépendance technique, numérique de nos entreprises, vis à vis des GAFAs ou des industriels ;

En assurant un accès libre et sécurisé aux données essentielles au développement d'un marché des services automobiles connectés, respectueux de la vie privée.

**8. Que comptez-vous faire pour accompagner les TPE et PME des services de l'automobile dans leur transformation numérique, indispensable pour leur survie et la qualité des prestations qu'elles seront en mesure de développer ?**

**9. Le « big data » est l'enjeu clé de demain, à la fois social, économique, mais aussi sociétal. Sa maîtrise sera la condition sine qua non du maintien sur le marché de toutes nos entreprises. Quel engagement pouvez-vous prendre pour assurer un accès égal à tous les acteurs de la filière automobile à ces données essentielles pour leur modèle économique, tout en protégeant l'intérêt du consommateur ?**

# Se donner collectivement les moyens de progresser

Les activités que développent nos entreprises n'ont aujourd'hui pas de ministère de tutelle.

Plus exactement, elles en ont huit : Travail, Économie, Commerce, TPE/PME, Numérique, Environnement, Transports, Intérieur, et deux à trois fois plus de bureaux interlocuteurs dans les administrations centrales (DGE, DGCCRF, DGPR, DGEC, DSCR...).

Il en résulte une difficulté récurrente sur le suivi des dossiers : l'interministériel a montré ses limites. La filière de la mobilité automobile est traditionnellement rattachée à l'Industrie, ce qui aujourd'hui, dans une économie servicielle, ne fait plus sens et empêche par ailleurs d'adresser de façon cohérente les enjeux liés à la préservation de l'environnement, à l'aménagement du territoire, aux infrastructures et à la santé publique...

Alors que nos entreprises sont parmi les secteurs économiques les plus taxés, les plus contrôlés et les plus réglementés, notamment sur le plan environnemental, elles subissent ainsi un empilement de mesures, sans cohérence d'ensemble ni de vision stratégique pour l'avenir.

Les études d'impact ne sont que trop rarement réalisées et bien souvent, les décisions sont prises sans concertation,

d'une filière de la mobilité à l'autre. Une mesure ayant un impact sur l'industrie ou sur les transports publics aura nécessairement des répercussions sur nos activités... et réciproquement. Il ne fait aujourd'hui plus sens d'opposer les formes et les solutions de mobilité entre elles.

Sans prise en compte globale de ces enjeux, sans réunion des acteurs autour de la table avec un plan d'actions partagé, aucune réalisation concrète n'est possible. C'est la pertinence des décisions prises qui en paye les conséquences.

Une filière comme la nôtre, cohérente, rassemblée, est à même de proposer aux Pouvoirs Publics des expérimentations locales ou nationales afin de réaliser de réelles études d'impact et ainsi éclairer la décision publique. Cela permettrait par ailleurs d'échelonner les mesures ayant un impact sur la réglementation qui s'applique dans nos entreprises et de donner davantage de visibilité à nos professionnels ainsi qu'à leurs clients.

Alors que les organisations professionnelles sont appelées à se réorganiser pour simplifier et mieux articuler les échanges entre les Pouvoirs Publics et le monde de l'entreprise, il est fondamental qu'un effort similaire soit effectué au niveau de l'organisation ministérielle.

**C'est pourquoi le CNPA propose la création d'une Délégation Interministérielle à la mobilité, sous la responsabilité du Premier ministre, bénéficiant d'un réel pouvoir d'animation et de décisions, à l'instar de la délégation à la Sécurité Routière, qui a su faire preuve dans ce domaine de résultats tangibles.**

Cette Délégation Interministérielle permettra, dès sa mise en place, un audit commun d'une année avec les Pouvoirs Publics de l'environnement réglementaire et fiscal de nos entreprises, des véhicules et de leur usage, afin de le simplifier et de faire bouger les différents acteurs en les mettant en synergie. C'est ainsi que nous développerons un écosystème de la mobilité, qui permettra de situer la France à la première place d'une gestion moderne des parcs.

**10. Seriez-vous prêt à créer une Délégation Interministérielle à la Mobilité, sous la responsabilité du Premier ministre, afin d'adresser en cohérence tous les enjeux transversaux liés à la mobilité des Français ? Quelles en seraient les premières priorités ?**



Acheter sa première voiture, un scooter, faire le plein pour aller au travail, louer un véhicule pour le weekend, se garer pour aller faire ses courses, inscrire son enfant en école de conduite, passer le contrôle technique, louer un utilitaire, acheter un camion pour son activité professionnelle, appeler un dépanneur, faire réviser son véhicule avant de partir en vacances, devoir, en fin de parcours, le mettre à la casse : **l'automobile, c'est le quotidien de tous !**

Qui sommes-nous ?

**Nous sommes les 400 000 professionnels qui faisons bouger la France.**

Nous gérons un parc de 42 millions de véhicules, de camions, de deux-roues. En un an, nous vendons deux millions de véhicules particuliers neufs, 5 millions de véhicules d'occasion, 51 milliards de litres de carburants, formons 1 million de jeunes au permis de conduire, réalisons 25,5 millions de contrôles techniques, détruisons et valorisons 1 million de véhicules hors d'usage.

Nous sommes les 135 000 entreprises de proximité, de la TPE à l'ETI, qui accompagnent au quotidien les Français dans leurs besoins de mobilité et apportent des solutions pour un parc automobile toujours plus sûr, plus propre et plus responsable. Nos entreprises réalisent un chiffre d'affaires de 203 milliards d'euros, pour plus de 20 milliards d'euros de valeur ajoutée.

Notre filière dispose d'une seule Convention Collective Nationale, souvent citée comme référence, pour la qualité de son dialogue paritaire, permettant de solidariser des métiers et des territoires autour d'un même projet économique, social et sociétal.

**Le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) est l'organisation professionnelle représentative du 5ème secteur économique de France. Le CNPA pilote, avec ses partenaires sociaux, d'une part la politique de formation professionnelle initiale et continue et de l'autre, celle la prévoyance et de la santé, grâce à deux organismes entièrement dédiés à la filière des services de l'automobile et de la mobilité.**

**Présidence Nationale :** Francis Bartholomé

**Délégation Générale :** Xavier Horent - [@XHorent](#)

# Êtes-vous prêts à faire **BOUGER** la **France** ?

## CONTACT

Clémence ARTUR  
50 rue Rouget de Lisle  
92150 Suresnes  
cartur@cnpa.fr  
0140994726

 @CNPA.official  
 company/cnpa  
 @cnpapresse



Présidentielles 2017