

Dossier de Presse



**Hôtel Peninsula – Paris 16^{ème}
Lundi 18 mai 2015**

Contact presse :

CAPmedias / Anne COPEY

01 83 62 55 49 / 06 80 48 57 04

anne.copey@capmedias.fr

SOMMAIRE

- **INTRODUCTION**
- **LA GENESE DE L'ASAV**
- **LES MEMBRES FONDATEURS : FNCRM, SNCTA, SPP, UNIDEC**
- **L'ORGANISATION**
- **LES OBJECTIFS**
- **LES STATUTS**
- **LA CONVENTION COLLECTIVE**
- **LA REPRESENTATIVITE**
- **PRESENTATION DES DIFFERENTS METIERS ISSUS DES SYNDICATS FONDATEURS DE L'ASAV**
 - ▶ Le cycle et motocycle (ex FNCRM)
 - Historique du syndicat
 - Les métiers représentés
 - Les problématiques métiers à court et moyen terme
 - Les incidences sur le secteur
 - Les risques pour les entreprises du secteur et les développements
 - Les objectifs au sein de l'ASAV
 - ▶ Le contrôle technique (ex SNCTA)
 - Historique du syndicat
 - Les problématiques métiers à court et moyen terme
 - ▶ Le pneumatique et la maintenance automobile (ex SPP)
 - Historique du syndicat
 - Les métiers représentés
 - Les problématiques métiers à court et moyen terme
 - Les objectifs au sein de l'ASAV
 - ▶ Les écoles de conduite (ex UNIDEC)
 - Historique du syndicat
 - Les problématiques métiers, les incidences sur le secteur, les risques pour les entreprises du secteur et les développements
 - Comment l'ASAV peut aider à les résoudre



INTRODUCTION

L'article L.2152-1 du code du travail, issu de la loi n°2014-288 du 5 mars 2014, précise que « *dans les branches professionnelles, sont représentatives les organisations professionnelles d'employeurs dont les entreprises adhérentes, à jour de leur cotisation, représentent au moins 8 % de l'ensemble des entreprises adhérant à des organisations professionnelles d'employeurs de la branche* ».

La nouvelle loi prend donc en considération l'ensemble des entreprises pour l'ensemble de la branche professionnelle, sans distinguer la représentativité d'une organisation professionnelle d'employeur sur son champ de compétence ou son ensemble d'activité propre.

Or, les organisations professionnelles d'employeurs, signataires le 15 janvier 1981, de la Convention Collective Nationale des Services de l'Automobile, comme les organisations professionnelles d'employeurs adhérentes à ladite Convention Collective, représentent toujours, pour la plupart, des entreprises, spécialistes d'un seul métier, ou de quelques métiers, et non la totalité des activités regroupées dans la Convention Collective.

Afin d'éviter que la majorité des organisations professionnelles d'employeurs de la branche des services de l'automobile ne disparaisse et que les entreprises ne soient contraintes de n'adhérer qu'à une seule organisation professionnelle d'employeurs au mépris des principes essentiels de liberté d'association et de liberté syndicale, les organisations patronales spécialistes ont décidé de constituer un syndicat professionnel représentatif des employeurs de la branche professionnelle des services de l'automobile telle que définie par la Convention collective nationale du commerce et de la réparation de l'automobile, du cycle et du motocycle et des activités connexes, ainsi que du contrôle technique automobile du 15 janvier 1981 et de la branche du Commerce de Gros telle que définie par la convention collective nationale 3044.

Ce nouveau syndicat est dénommé A.S.A.V. : **Alliance des Services Aux Véhicules**



LA GENESE DE L'ASAV

Les premières discussions sur la possibilité de regrouper les syndicats de spécialistes de la branche automobile, au sein d'une seule entité ont commencé la fin de l'année 2013. L'idée de faire cause commune n'est pas nouvelle. Elus et permanents siègent, en effet, côte à côte depuis plusieurs années dans les instances paritaires ou au sein des organes de direction des organismes de la branche. Tous s'accordaient à penser qu'un regroupement de moyens et de compétences dans la sphère sociale pouvait être utile. Néanmoins, les actions ne pouvaient être que spécifiques sur les champs règlementaires ou économiques. La loi du 5 mars 2014 et ses conséquences prévisibles amena donc chaque organisation à s'interroger plus concrètement sur la forme que pourrait prendre une alliance en tenant compte des spécificités de chacun des métiers.

Faire vivre et prospérer cette diversité d'identités professionnelles, d'histoires et de cultures s'est imposée rapidement comme un des objectifs prioritaires de l'organisation à construire. Le poids économique ne devait en aucun cas dicter les choix. L'équilibre dans la concertation et la prise de décision devait être la « Règle ». Le respect des diversités professionnelles et l'équité entre membres sont les deux valeurs fondatrices de l'ASAV.

LES MEMBRES FONDATEURS : FNCRM, SNCTA, SPP, UNIDEC

Quatre syndicats professionnels ont fondé l'ASAV :

- ▶ la FNCRM : Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du cycle et du Motocycle
- ▶ le SNCTA : Syndicat National du Contrôle Technique Automobile
- ▶ le SPP : Syndicat des Professionnels du Pneu
- ▶ l'UNIDEC : Union Nationale Intersyndicale Des Enseignants de la Conduite.

L'ORGANISATION

L'ASAV est dirigée et administrée par un Conseil d'Administration composé de quinze administrateurs dont un Président et quatre Vice-présidents issus de chacun des quatre métiers représentés par les syndicats fondateurs.

Les mandats des membres du Conseil d'Administration durent un an et sont renouvelables.

Chaque métier est représenté par une Commission Métier composée de membres élus, agissant dans le respect des règles édictées dans les statuts d'origine de chacun des syndicats fondateurs. Les différentes instances de gouvernance des syndicats fondateurs et leurs règles de fonctionnement sont donc préservées. Les vice-présidents siégeant au Conseil d'administration sont membres de droit de leur Commission métiers respectives.



Cinq Commissions techniques composées de membres permanents, professionnels en activité, sont créées :

- ▶ Commission Sociale,
- ▶ Commission Formation,
- ▶ Commission Etudes,
- ▶ Commission Communication,
- ▶ Commission Qualité, Sécurité Environnement.

Ces 5 commissions sont soit spécifiques à un ou plusieurs métiers soit transverses aux 4 métiers.

L'effectif actuel est de 7 salariés.

L'ASAV est domiciliée au siège de la FNCRM à Fontenay sous-Bois.

LES OBJECTIFS

- ▶ Assurer la promotion des professions et des identités professionnelles. Rendre visible et valoriser chaque métier. Oeuvrer pour que chaque entreprise adhérente vive et prospère dans un environnement règlementaire et législatif le plus favorable possible.
- ▶ Mettre à disposition des entreprises adhérentes des expertises et des services de proximité efficaces. Apporter à chaque adhérent des réponses concrètes et utiles dans l'exercice de sa profession, quelle que soit la taille de son organisation.
- ▶ Permettre d'anticiper les évolutions de marchés. Mesurer et quantifier les échanges entre acteurs. Favoriser la réflexion prospective en identifiant et analysant les tendances sociétales, techniques et règlementaires et en évaluant leur impact sur les métiers représentés.

LES STATUTS

Les statuts définitifs de l'ASAV ont été signés le 2 décembre 2014 et validés le même jour par l'assemblée générale de la FNCRM, puis le 3 décembre 2014 par celle du SPP, le 14 mars 2015 par l'UNIDEC et enfin le 18 avril 2015 par le SNCTA.

LA CONVENTION COLLECTIVE

La branche des services de l'automobile est définie comme l'ensemble des entreprises relevant de la convention collective des services de l'automobile. Elle compte environ 116 000 entreprises qui emploient environ 399 000 salariés. 94% des entreprises de la branche emploient moins de 10 salariés.



La convention collective des services de l'automobile règle sur le territoire métropolitain les rapports de travail entre employeurs et salariés des entreprises et établissements dont l'activité exclusive ou principale est :

- ▶ Le Commerce et la Réparation des véhicules automobiles comprenant le commerce de véhicules légers, leur entretien et réparation
 - ▶ environ 80 000 entreprises employant 280 000 salariés
- ▶ Le Commerce d'équipements automobiles notamment : pneumatiques, pots d'échappement, bougies, essuie-glace, appareils d'éclairage...
 - ▶ environ 5 300 entreprises employant 28 000 salariés
- ▶ L'Enseignement de la conduite
 - ▶ environ 10 200 entreprises employant 25 600 salariés
- ▶ Le Commerce et la réparation des cycles et des motocycles
 - ▶ environ 7 255 entreprises employant 13 500 salariés
- ▶ le Contrôle technique automobile
 - ▶ environ 4 800 entreprises employant 11 184 salariés
- ▶ La Location de véhicules automobiles
 - ▶ environ 3 650 entreprises employant 16 000 salariés
- ▶ Le Commerce de carburants
 - ▶ environ 3 500 entreprises employant 18 200 salariés
- ▶ Le démontage et le recyclage des véhicules automobiles
 - ▶ environ 350 entreprises employant 3 100 salariés
- ▶ Les Services auxiliaires de l'automobile notamment l'exploitation de parcs de stationnement pour véhicules, les services de remorquage et d'assistance routière de véhicules, les activités de nettoyage de véhicules

La convention collective des services de l'automobile est co-gérée par 5 organisations syndicales représentant les employés ainsi que par 8 organisations syndicales représentant les employeurs.

LA REPRESENTATIVITE

La loi du 5 mars 2014 précise les 8 critères cumulatifs auxquels devront se conformer les syndicats d'employeurs à partir de 2017 pour être déclarés représentatifs :

- ▶ Le respect des valeurs républicaines,
- ▶ L'indépendance (à l'égard des pouvoirs publics et des partis politiques),



- ▶ La transparence financière (à travers une obligation de publication et de certification des comptes),
- ▶ Une ancienneté minimale de deux ans dans le champ professionnel et géographique couvrant le niveau des négociations (courant à compter du dépôt des statuts),
- ▶ L'influence prioritairement caractérisée par l'activité et l'expérience (mesurée au regard des services offerts aux adhérents, du nombre de mandats détenus, des contacts avec les autorités, congrès organisés, etc.),
- ▶ L'audience appréciée différemment selon les niveaux de négociation. Le critère d'audience se mesure au regard de l'ensemble des entreprises adhérentes des organisations s'étant déclarées candidates.
- ▶ Une implantation territoriale équilibrée au sein de la branche,
- ▶ Un nombre d'entreprises adhérentes à jour de leur cotisation représentant au moins 8 % de l'ensemble des entreprises adhérant à des organisations professionnelles d'employeurs de la branche satisfaisant aux critères 1 à 4 et ayant fait la déclaration de candidature pour la représentativité.

Dans l'attente du décret d'application, il est tout de même possible de préciser que l'adhésion :

- ▶ Vise les entreprises, qu'elles emploient ou non du personnel salarié,
- ▶ Nécessite le versement volontaire d'une cotisation dont le montant est fixé par l'organe compétent de l'organisation même réduite (si la réduction n'excède pas 50%),
- ▶ Lorsqu'une adhésion est faite par une entreprise pour le compte d'autres, l'ensemble des entreprises visées sont comptabilisées (cas des réseaux),

Le calendrier est le suivant :

- ▶ 31 décembre 2015 : état définitif du nombre d'entreprises adhérentes à jour de leurs cotisations,
- ▶ Premier trimestre 2016 : attestation des CAC, établissement des dossiers de candidature,
- ▶ Printemps 2016 : dépôt des dossiers de candidature auprès des services centraux du ministère chargé du travail.
- ▶ Décembre 2016 : publication de la liste des organisations déclarées représentatives à compter du 1er janvier 2017.



PRESENTATION DES DIFFERENTS METIERS ISSUS DES SYNDICATS FONDATEURS DE L'ASAV

Le cycle et motocycle (ex FNCRM)

► Historique du syndicat

Fondée en 1926, la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle a toujours défendu exclusivement les professionnels du cycle et de la moto. Jusqu'au début des années 1990, elle est restée l'unique syndicat du secteur. Parmi les moments forts de son existence, le 15 janvier 1981, la FNCRM a pris part à la création de la Convention Collective Nationale des Services de l'Automobile. En juillet 2011, elle participait à une âpre discussion juridique afin de savoir si le cycle devait être géré ou non par une autre convention collective. En 2013, le conseil d'État validait sa défense qui consistait à laisser les choses en l'état, notamment en raison des implications importantes en termes de formation professionnelle et, partant, de sécurité des usagers.

► Les métiers représentés

La FNCRM représente les vélocistes et les motocistes en France, soit 10 000 entreprises. Les entreprises de moto regroupent environ 6 000 entreprises et 11 000 salariés. Les entreprises spécialistes du cycle comptent environ 2 000 magasins et 3 000 salariés. On dénombre 2 000 points de vente de cycles supplémentaires qui ne vendent pas exclusivement des cycles.

► Les problématiques métiers à court et moyen terme

Les métiers du 2-roues bénéficient d'une conjoncture très favorable. Ils répondent tous à la demande de mobilité dans les zones urbaines et se rient des embouteillages. Ils offrent une mobilité à prix contenu. Le cycle possède un atout supplémentaire, à savoir la santé. L'exercice physique modéré et régulier est un enjeu de santé publique majeur. Le vélo à assistance électrique, véhicule relativement récent, constitue un nouveau marché au carrefour entre le cycle traditionnel et la moto. Sa progression est fulgurante (+37 % en 2014).

La faiblesse des 2-roues réside dans une moins grande sécurité que l'automobile. Les conducteurs de 2-roues constituent des usagers vulnérables au même titre que les piétons. La réglementation liée à la sécurité joue un rôle déterminant sur ces marchés : port du casque obligatoire ou non, permis de conduire plus ou moins contraignant, assurance spécifique. ...

Les pouvoirs publics prennent peu à peu conscience du rôle favorable des 2-roues pour la société. Ils encouragent sa pratique (piste cyclable) ou suppriment des complications réglementaires quand celle-ci sont inutiles (limitation à 100 CV pour les motos).

Le dynamisme du secteur se trouve freiné par le manque de main d'œuvre qualifiée. Le savoir-faire des mécaniciens constitue le meilleur rempart contre la concurrence et notamment les ventes sur internet.



La faiblesse des marges bénéficiaires des entreprises constitue une autre difficulté. Les entreprises sont confrontées en permanence à une insuffisance de trésorerie. La réglementation récente sur les délais de paiements se révèle totalement inadaptée à ce secteur très marqué par la saisonnalité.

► **Les incidences sur le secteur**

La modification régulière des règles relatives aux permis de conduire et la grande diversité des types de motos conduisent à une réglementation difficile à connaître. Dans ce secteur il n'est pas toujours simple de déterminer quel type de permis convient pour quel type de moto (âge du conducteur, expérience de conduite, date d'obtention du permis...).

En matière de trésorerie, l'impossibilité de développer un stock fournisseur conséquent réduit l'offre de produits au consommateur au détriment des ventes. Cela entraîne parfois des surfaces de vente trop importantes puisque les stocks ont été réduits à cause de la réglementation.

► **Les risques pour les entreprises du secteur et les développements**

La baisse moins rapide des accidents, pour les 2-roues motorisés que pour les voitures, ces 10 dernières années, a conduit à une part croissante des accidents en 2-roues au regard des autres véhicules. Les conducteurs de moto de grosse cylindrée sont plus touchés que les autres. Il existe un risque potentiel de frein de ce type de marché par une réglementation plus contraignante. Heureusement la tendance s'améliore avec un décalage par rapport à l'automobile.

Un autre risque du secteur découle de la grande volatilité des marchés. La profession a particulièrement souffert de la crise depuis 2007 (environ 50% de baisse des ventes des véhicules neufs sur la période). Nous rentrons heureusement dans une période de reprise économique.

► **Les objectifs au sein de l'ASAV**

L'ASAV peut efficacement aider à résoudre les difficultés liées aux aspects réglementaires par un dialogue fructueux avec les pouvoirs publics, tant à l'échelle nationale qu'européenne. La plus grande connaissance de nos professions et des enjeux économiques par les décideurs politiques et administratifs est essentielle pour nos métiers. Par exemple, la réduction ou l'accroissement des aides à l'apprentissage joue un rôle décisif sur la formation des futurs mécaniciens ou chefs d'atelier.



Le contrôle technique (ex SNCTA)

► Historique du syndicat

Le Syndicat National du Contrôle Technique Automobile a été créé en 1987, bien avant que la réglementation impose le contrôle technique en France, en 1992. Il regroupait alors des centres de contrôle indépendants, séparés de la réparation automobile. Il n'existait pas encore de réseaux et ces indépendants avaient fait le choix de se doter du matériel spécifique au contrôle, en dehors de toute activité de réparation. En 1992, une Directive européenne rendait le contrôle technique obligatoire mais, dans un premier temps, uniquement pour les transactions concernant les véhicules de plus de quatre ans. A partir de cette date, la réglementation évolue petit à petit pour tenir compte des normes de pollution et des matériels, et la profession est réglementée. Après les opacimètres pour contrôler les véhicules Diesel en 1995, les années 2000 voyaient le recours aux données issues de l'électronique embarquée dans le véhicule (EOBD). En 2005, le SNCTA participait indirectement à la reprise de tous les centres de contrôle appartenant aux DRIRE par le biais de l'un de ses membres, Autonome. 23 centres ainsi que quelques indépendants étaient ainsi repris en mains. Plus récemment, le syndicat était à l'origine de plusieurs procédures contre l'État, notamment concernant les centres auxiliaires de contrôle des poids-lourds. Cette action a abouti à une décision du Conseil d'État ordonnant la fin de ce type d'activité au sein des garages en 2016.

► Les problématiques métiers à court et moyen terme

Déontologie et éthique. Le métier du contrôle technique est réglementé. L'une des principales problématique de la profession est et sera de maintenir un haut niveau d'éthique dans tous les centres. Les manquements à ce code de déontologie nuisent à la Profession tout entière, le devoir d'un syndicat est tout à la fois de les définir et de s'assurer de leur respect.

Accès à la profession. Le métier de contrôleur technique requiert tout à la fois un haut niveau d'expertise et une mise à jour constante des connaissances techniques et des évolutions réglementaires. Attirer et recruter de futurs contrôleurs et leur assurer un potentiel de progression est une obligation pour garantir un service de qualité à moyen et long terme. Le Syndicat devra donc oeuvrer pour encourager les vocations.



Le pneumatique et la maintenance automobile (ex SPP)

► Historique du syndicat

Le Syndicat des Professionnels du Pneu a été créé en 1929. Il regroupe alors des spécialistes des pneumatiques alors même que l'économie française, encore très agricole, est plus habituée aux charrettes qu'aux automobiles. C'est l'époque où Michelin équipe le pays de bornes kilométriques et de panneaux indicateurs et répertorie les ateliers en mesure de réparer des pneumatiques qui seront regroupés au sein de la première Chambre Syndicale du Pneumatique. Les grandes étapes qui marquent ensuite la vie du syndicat ont lieu durant les années 80/90, avec la structuration de réseaux de distribution. Le premier d'entre eux se crée au sein du SPP : le réseau Point S. D'autres suivront, Euromaster, Vulco, G6 qui deviendra Profil Plus, Firststop, Siligom. Le SPP se restructure en 2012. Des commissions techniques sont créées, elles donnent naissance à de nombreuses actions collectives.

► Les métiers représentés

Le syndicat réunit l'ensemble des acteurs spécialisés dans la distribution et le négoce de pneumatiques soit plus de 1 000 entreprises de distribution spécialisées indépendantes ou affiliées à 8 grands réseaux ou enseignes nationales. Il regroupe également les principaux manufacturiers mondiaux, les grossistes et importateurs de pneumatiques. Le métier de négoce de pneumatiques couvre à la fois l'activité de vente et réparation de pneumatiques au détail à destination des consommateurs (pneus tourisme) et une activité de gros à destination des entreprises (Poids lourds, transport de voyageurs, génie civil et agricole).

► Les problématiques métiers à court et moyen terme

Le pneumatique représente 24% des opérations d'après-vente automobile et 26% du chiffre d'affaires. Le chiffre d'affaires a progressé moins vite que l'ensemble de la vente d'équipements, il affiche néanmoins une meilleure perspective de croissance que les autres activités après-vente. S'agissant d'un marché très bataillé, les effets volume/prix sont particulièrement marqués, impactant de manière significatives les marges des distributeurs depuis une dizaine d'années.

Les tendances sociétales liées à la mobilité. Durant la dernière décennie, le taux de remplacement des pneumatiques touristes s'est affaibli. Ceci est dû, en partie, à la diminution conjuguée de l'équipement des véhicules personnels par ménage et au tassement du kilométrage moyen. La désaffection des Français pour l'automobile, privilégiant d'autres modes de déplacements moins coûteux et moins polluants, devrait avoir des effets négatifs sur les ventes. Le pneumatique demeure néanmoins un des organes du véhicule susceptible d'influer significativement sur la consommation de carburant.



Les tendances sociétales liées aux modes de consommation. Les stratégies alternatives de consommation à potentiel de développement s'orientent vers le « faire soi-même ». L'essor des Web Dealers sur le marché de l'après-vente (y compris pneumatique) est fortement corrélé à cette tendance du « réparer soi-même ». Il convient néanmoins de relativiser l'importance de ces évolutions. Le recours à un professionnel demeure un passage obligé compte tenu de la difficulté à identifier le bon pneu et à disposer de l'outillage et des compétences adéquates.

L'activité de gros ou BtoB fortement impactée par le ralentissement de l'économie française. Le taux de remplacement des pneumatiques Poids Lourds est soumis aux évolutions à la baisse du parc et de l'usage. Le kilométrage des poids Lourds dépend de la production industrielle française orientée à la baisse depuis 2002. De plus, cette tendance baissière est confortée par la perte de compétitivité du pavillon français sur la scène européenne. L'équipement en outils informatisés et connectés de gestion de parc devra permettre aux distributeurs spécialistes, d'optimiser à moyen terme les coûts de circulation et d'entretien des véhicules.

Les évolutions technologiques. L'accroissement programmé du nombre de véhicules connectés entrainera un changement de paradigme pour tous les acteurs de l'écosystème automobile traditionnel. Les enjeux sont considérables et le contexte technologique et sociétal est propice. La logique de maintenance sera modifiée, passant du curatif au prédictif individualisé, basée non plus sur des critères d'usure moyenne des pièces mais sur les habitudes de déplacement et de conduite de chaque automobiliste. La connectivité dans les véhicules génèrera de nouvelles données qui pourront être traitées soit par les acteurs traditionnels en capacité d'orienter les flux de véhicules vers leurs ateliers soit par de nouveaux entrants capables d'imposer leurs standards à l'ensemble du marché.

► **Les objectifs au sein de l'ASAV**

Favoriser l'étude et la réflexion concertée autour de ces évolutions permet de mieux comprendre les enjeux et d'amener à des logiques de travail en commun ou d'alliance sur certains sujets. Certaines évolutions nécessitent des réactions collectives nécessitant expertises et moyens supplémentaires, c'est le cas notamment des actions à mener pour garantir un libre accès aux données provenant des véhicules connectés.



Les écoles de conduite (ex UNIDEC)

► Historique du syndicat

Créée en 1982, l'UNIDEC (Union Nationale Intersyndicale Des Enseignants de la Conduite) a pour but :

- de fédérer et de défendre les professionnels de l'enseignement de la conduite et de la Sécurité Routière,
- de faire des propositions constructives pour que notre métier continue d'exister et d'évoluer avec pour seule finalité l'amélioration de la Sécurité Routière.

L'UNIDEC regroupe dans toute la France, y compris dans les départements d'Outre-mer, plusieurs centaines d'exploitants d'écoles de conduite, qui se caractérisent par leur volonté de progrès visant à faire avancer une profession qui ne veut pas « rester dans l'immobilisme ».

Les adhérents à l'UNIDEC sont soit des indépendants soit des exploitants issus de différents groupements professionnels, et ce, indépendamment de la taille de leur entreprise.

► Les problématiques métiers, les incidences sur le secteur, les risques pour les entreprises du secteur et les développements

Manque de places d'examens. Depuis des décennies l'UNIDEC agit pour obtenir de l'administration qu'elle assure pleinement sa mission de service public organisatrice des examens du permis de conduire, permettant ainsi à tous les candidats de pouvoir se présenter ou se représenter dans des délais raisonnables.

Dans ce domaine la France se démarque des autres pays européens en imposant des délais trois fois plus importants que dans les autres pays d'Europe. (4.5 mois contre 1.5 mois). Ces délais inacceptables alourdissent la facture du permis de conduire en obligeant les élèves/candidats à prendre des cours de conduite dans l'attente d'une place d'examen.

Au final, ce système ne satisfait personne, coûte cher à l'élève et ne rapporte rien à l'école de conduite dont la marge sur les heures de conduite supplémentaires est quasiment déficitaire.

Sous la forte pression de l'UNIDEC, l'Etat a pris conscience de cette situation et a été amené, par l'intermédiaire de son ministre de l'intérieur, Monsieur Cazeneuve, à prendre en urgence plusieurs mesures visant à réduire ces délais notamment en recentrant la mission des examinateurs du permis de conduire sur le passage des examens du permis de conduire B.

LOI MACRON, ou comment « bafouer » la sécurité routière. Le permis de conduire s'est invité dans la loi Macron. En effet, ce qui au départ ne devait concerner que la privatisation des examens du code de la route et du permis poids lourds afin de réduire in fine les délais d'attentes pour les candidats au permis B, s'est en réalité transformé en une série d'amendements de toutes sortes laissant ainsi entendre aux Français que le coût de la formation au permis de conduire en serait d'autant réduit.

De telles dispositions, basées essentiellement sur une démarche consumériste, auraient pour conséquence de mettre à bas tout le rôle éducatif en termes de sécurité routière qu'assurent nos établissements notamment auprès des publics jeunes demandeurs du permis de conduire.



Dispositions d'autant plus inacceptables quand on sait qu'elles engendraient potentiellement une augmentation de l'accidentologie routière en général mais également et surtout auprès des jeunes conducteurs, population, faut-il le rappeler, déjà surreprésentée dans les accidents de la route.

Si la loi Macron, (qui n'est pas encore votée dans sa version définitive), prévoit effectivement quelques avancées pour le permis de conduire (service universel - délai de 45 jours - promotion des filières de conduite accompagnée), il n'en demeure pas moins que son objectif final reste de diminuer la qualité de formation au permis de conduire pour en diminuer le coût sous couvert d'une présumée libéralisation, et ce, au mépris de la sécurité routière.

L'UNIDEC, dont la préoccupation essentielle reste la SECURITE ROUTIERE, est présente dans tous les débats pour faire entendre raison à nos décideurs, que ce soit au niveau de l'Assemblée Nationale, du Sénat ou dans les cabinets ministériels.

► **Comment l'ASAV peut aider à les résoudre**

L'ASAV, en regroupant plusieurs organisations professionnelles relevant des Services de l'Automobile, va nous permettre de prendre une autre dimension et d'avoir ainsi une meilleure représentativité.

Cette Alliance représentée par les quatre organisations professionnelles fondatrices de l'ASAV dépasse la simple addition mathématique en constituant une véritable entité forte pour servir les entreprises du secteur automobile dans les différents métiers concernés.

Par la mutualisation de nos moyens respectifs cela va nous permettre de rendre encore plus de services, d'en développer de nouveaux afin de répondre encore mieux aux besoins de tous nos adhérents.

