

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

CHAPITRE 1: DE 1921 À 1940

CHAPITRE 2: DE 1941 À 1945

CHAPITRE 3: DE 1946 À 1970

CHAPITRE 4: DE 1971 À 1990

CHAPITRE 5: DE 1991 À 2000

CHAPITRE 6: DE 2001 À 2021

P. 3

P. 4

P. 6

P. 6

P. 7

P. 8

P. 9



ÉDITORIAL

Des racines et des ailes

La FNA est née en même temps qu'émergeaient les premiers réparateurs, carrossiers, dépanneurs, pompistes, motoristes, électriciens, pneumaticiens... Elle les a accompagnés pendant un siècle et les prépare avec le même succès aux évolutions du nouveau millénaire. **P. 3**

Robert Bassols, président de la FNA

1921-2021: UN SIÈCLE AUTOMOBILE AVEC LA FNA

100 ans de combats et de victoires



Allemande, italienne, française...

Quelle que soit la marque de votre voiture ancienne, NTN-SNR propose une gamme de pièces de rechange qui lui sont adaptées. Butées de suspension, roulements de roues ou moteur ; les produits SNR satisfont les exigences des passionnés de véhicules de collection.

Pour connaître les gammes dédiées, approchez-vous de votre garagiste ou distributeur agréé.

www.ntn-snr.com





Robert Bassols
Président de la FNA



**ENTREPRENEURS ARTISANS
DE L'AUTOMOBILE & DE LA MOBILITÉ**

Des Racines et des Ailes

La FNA a cent ans. Elle est née en même temps qu'émergeaient les premiers réparateurs, carrossiers, dépanneurs, pompistes, motoristes, électriciens, pneumaticiens... Maréchaux-ferrants, chaudronniers, forgerons, ouvriers agricoles ou simples passionnés découvraient et s'approprièrent alors une mécanique rudimentaire. Ce tissu d'artisans-commerçants a joué un rôle méconnu mais essentiel à l'ère automobile naissante. Sans eux, les voitures n'auraient pas trouvé les milliers d'ateliers pour les dépanner et les remettre sur les routes. Sans eux, la révolution automobile serait probablement mort-née de son insupportable manque de fiabilité.

L'ADN de service, de proximité et d'agilité d'une population d'artisans impliqués et passionnés s'est forgé à cette époque pionnière. Dès l'aube de l'automobilité, eux seuls ont pu permettre aux toussotants et fragiles engins de tenir la promesse que faisaient encore sans succès leurs premiers ingénieurs-concepteurs : aller librement, rapidement et d'une traite d'un point à un autre pour prolonger le train et remplacer les véhicules hippomobiles.

Cet ADN des artisans de l'automobile a traversé, intact, les cent années que la FNA vient de passer à leurs côtés pour les accompagner, les soutenir, les représenter, les défendre. Mains dans la main, les artisans de l'automobile et la FNA ont traversé avec succès toutes les révolutions et tous les dangers économiques, sociétaux et technologiques qui croyaient devoir les démoder et les centrifuger.

Il n'y a pas – et il n'y aura jamais – de mobilité possible sans relais de proximité.

Les artisans automobiles doivent bien sûr leur succès à cette proximité et à ce sens du service qu'ils irriguent dans un pays aux 34 968 communes, dont 71,58 % comptent moins de 1000 habitants et seulement 0,12 % de plus de 100 000. Ils le doivent également à la FNA qui a été la première à les fédérer, la première à organiser leurs métiers et leurs instances. Depuis cent ans, elle a toujours su rester en première ligne pour rappeler et prouver chaque fois que nécessaire l'essentialité économique et sociétale de ces entreprises de proximité.

Oui, les succès de la FNA sont nombreux et constants. Vous en retrouverez de nombreux exemples au fil de ce siècle d'histoire résumé dans cette édition spéciale. Elle a toujours su opposer aux multinationales, aux pouvoirs publics régionaux, nationaux, puis européens cette réalité et cette évidence que les grands états-majors ont souvent failli oublier : il n'y a pas – et il n'y aura jamais – de mobilité possible sans relais de

proximité.

Ces racines qu'elle plonge dans l'histoire de l'automobile, des territoires et de l'artisanat automobile donnent des ailes puissantes à la FNA, ses élus, ses équipes nationales et régionales. Forts des réalités du terrain des adhérents, tous les déploient pour protéger et porter la voix des 150 163 entreprises d'une filière des services de l'auto forte de ses 420 574 emplois.

Ensemble, nous avons fait un siècle d'automobilité. Ensemble, nous en ferons le siècle prochain ! ●



Brève histoire de l'automobile

1921 : Naissance de la première autoroute au monde longue de 10 km à l'ouest de Berlin.



1922 : Le tout premier permis de conduire français, déjà rose, vient discipliner les comportements routiers en formalisant les « certificats de capacité » datant de la fin du XIX^e siècle. Le Code de la route date de la même année.



1923 : Invention du pneu basse pression.

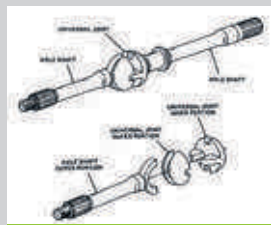
1924 : Le brevet Perrot Lockheed vendu à Chrysler décrivait une commande combinant un frein hydraulique à pied et un frein à main.

1925 : Citroën crée la première voiture tout acier.

1926 : Renault, avec une NM 40CV profilée, établit le record de 24 heures à la moyenne de 173,7 km/h avec un 6 cyl. de 9 litres.



1926 : Pierre Fenaïlle et Jean Grégoire, grâce au joint homocinétique Tracta, rendent concevables les véhicules tractions et de ce fait les 4x4 puisqu'il n'y a plus de problèmes techniques.



★ **1928 :** 1 million de VP circulent en France.

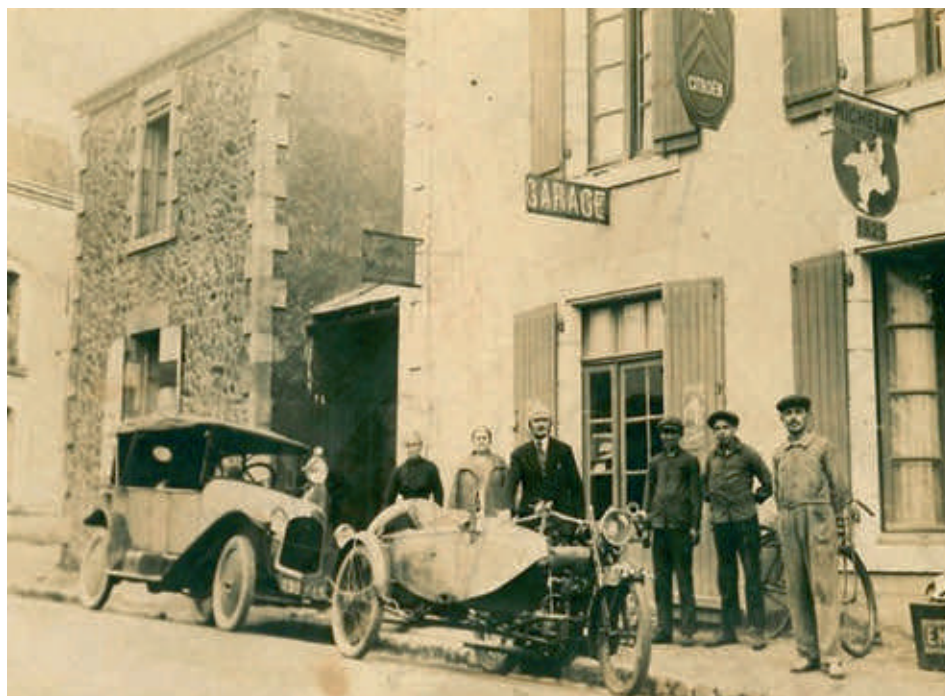
La FNA naît avec l'âge d'or de l'auto

L'aurait-elle voulu que la FNA n'aurait pu naître plus tôt. Car avant 1921, date de la création de l'organisation professionnelle, nous ne sommes encore qu'à la préhistoire de l'auto. La FNA apparaît au tout début de la généralisation de l'automobile et avec l'émergence concomitante des nécessaires réparateurs auto et des premiers vrais garages. Elle aura indiscutablement été la première et longtemps la seule organisation professionnelle à accompagner et souvent anticiper un métier qui s'est structuré en parallèle de l'évolution de l'automobile. Avec la naissance de la FNA apparaît la conscience d'un nouveau métier : celui de réparateur automobile. En fédérant les premiers syndicats régionaux (tel que celui de l'Île-de-France créé en 1904), elle montre qu'elle a déjà compris qu'à terme, les encore puissantes et indépendantes régions d'alors devront se donner une dimension nationale. Elle va aussi inventer le lobbying automobile. Forte d'une dimension nationale encore rare à l'époque parmi les divers métiers, elle est l'une des premières organisations professionnelles de l'entre-deux-guerres à rendre ses adhérents ainsi visibles des politiques et des pouvoirs publics.

● **1921 :** La FNA naît sous les traits de la Fédération des Chambres Syndicales des Agents de l'Automobile de France et des Colonies. Elle se donne pour objectif « la sauvegarde de tous les intérêts généraux des Agents de l'Automobile ». 330 000 véhicules roulent alors sur les routes françaises.



Le fardier, imaginé par le Français Joseph Cugnot dès 1770. Engin maladroitement mû par une lourde, encombrante et dangereuse chaudière à vapeur.



● **1928 :** les prémices de la mondialisation automobile se détectent dans la constitution d'un Comité International du Commerce de l'Automobile.

● **1935 :** Le nom de la fédération devient FGCAA (Fédération des Groupements Commerciaux et Artisans de l'Automobile).

La FNA marque la fin de la préhistoire automobile

Avant de devenir un nom générique, le terme « automobile » était d'abord un adjectif.

Quand pointe le XX^e siècle, une fièvre inventive s'est répandue partout en France. De drôles d'engins tout aussi pétaradants qu'accidentogènes cherchent alors, dans un joyeux mais dangereux désordre technologique et sécuritaire, à transmuter les transports hippomobiles en engins réellement

Automobiles.

Qui a donné le coup d'envoi ? Karl Benz et son tricycle de 1879 ? La drôle de charrette d'Édouard Delamare-Deboutteville dotée d'un deux-cylindres en 1883 ? Le véhicule à quatre roues de Serpollet-Peugeot présenté à l'Exposition universelle de 1889 ? L'inventeur absolu n'est-il pas d'abord le Français Joseph Cugnot pour avoir imaginé dès 1770 l'improbable fardier, engin déjà « automobile » même s'il est maladroitement mû par une lourde, encombrante et dangereuse chaudière à vapeur ?

Toujours est-il qu'à la fin du XIX^e siècle, on compte en France près de... 2 000 bricoleurs au génie variable qui tous recherchent fébrilement le Graal d'une propulsion embarquée. Autant de pionniers-constructeurs dont la grande masse restera anonyme. Tous balbutient en tout cas l'ère automobile dans leurs petits ateliers artisanaux.

À l'orée du XX^e siècle, il ne reste déjà plus que 185 de ces prolifiques « proto-constructeurs ». On en retrouve 155 « seulement » au début de la Première Guerre

mondiale. Parmi eux, Renault, né en 1898, s'illustre en course automobile dès 1900. Peugeot sort son premier modèle à succès en 1913 : la BP1 déclinée de la Type 19 d'Ettore Bugatti. La Quadrillette Peugeot – type 172 – naît en 1920 avant de céder sa

À la fin du XIX^e siècle, on compte en France près de 2 000 bricoleurs au génie variable qui tous recherchent fébrilement le Graal d'une propulsion embarquée.

place aux 201, 301, 401, 601 dès 1929. Elles préfigurent les numérotations des gammes modernes du constructeur sochalien. La première Citroën – la Type A – n'émerge, elle, qu'en 1919.

Le permis de mieux – conduire

En 1922, le tout premier permis de conduire vient mettre un peu d'ordre sur des routes de plus en plus dangereuses où se croisent déjà quelque 400 000 automo-



Auto et ses réparateurs-pionniers



biles dans une anarchie croissante. Le papier, pas encore rose, vient édicter une règle toujours en vigueur : en toute situation, le conducteur doit savoir rester maître de son véhicule.

Un an plus tôt, la FNA s'est donc créée pour que les récents et croissants professionnels de l'entretien-réparation se construisent une identité et jettent les bases de leurs nouveaux métiers. Elle compte alors en son sein les tout premiers réparateurs de l'histoire automobile.

À l'époque, ils se doivent d'être multimarque... Qu'ils aient été à l'origine maréchaux-ferrants, forgerons, réparateurs de machines à coudre ou de matériel agricole, ils ajoutent toujours plus nombreux la compétence nouvelle d'entretien – mais surtout de réparation – des encore très peu fiables automobiles.

Ils grandissent et mûrissent avec l'emballlement des mises sur la route. En 1930, la France compte déjà 1,4 million de véhicules ; en 1940, presque 2 millions. Les utilitaires se multiplient. Ils accompagnent évidemment la structuration des trames logistiques régionales en complétant les chemins de fer dopés par la révolution industrielle. VL, VUL, PL : les répara-

teurs commencent à se spécialiser...

L'ADN séculaire de la réparation

Un siècle plus tard, on a oublié le rôle majeur qu'ont joué les réparateurs artisanaux dans la modernisation de la France. En ces années pionnières où la réparation d'un véhicule était bien plus souvent nécessaire que son entretien, ils ont pourtant été autant de relais essentiels à la tenue de cette promesse de l'industrie automobile naissante : créer une nouvelle mobilité. Ce sont eux qui ont rendu acceptable l'encore misérable fiabilité des moteurs, des liaisons au sol et des infrastructures routières. Les réparateurs ont su dès les

premières heures de l'ère automobile remettre constamment sur les routes des véhicules qui avaient encore tendance à générer plus de pannes que de mobilité.

Il a peut-être fallu attendre cette pandémie année 2020 pour le comprendre à nouveau : sans des ateliers et des distributeurs de pièces capables de braver les

peurs et les confinements pour maintenir en état l'essentiel du parc roulant, la France se serait probablement arrêtée et enfoncée dans une crise bien plus grave encore.

Mais on a pu compter sur l'héritage de ces réparateurs-pionniers qui, dès les premières heures de l'automobile, l'avaient déjà inscrit dans leur ADN. Ces médecins automobiles de proximité étaient les urgentistes qui permettaient aux premiers

Les réparateurs artisanaux ont été autant de relais essentiels à la tenue de cette promesse de l'industrie auto naissante : créer une nouvelle mobilité.

camions, aux premières fourgonnettes et aux premières voitures d'irriguer sans faillir la vitalité logistique croissante du pays.

Quand la tempête du Covid-19 s'est déclenchée, cet atavisme était toujours là, intact. Les réparateurs, entreprises artisanales en tête, n'ont pas seulement su entretenir et réparer des millions de véhicules. Ce faisant, ils ont aussi contribué à entretenir et réparer la France entière... ●



Quand le goudron ouvrait la route...



En 1902, Ernest Guglielminetti, un médecin suisse établi depuis peu à Monaco, apporte une pierre fondamentale à cette épopée en inventant... le goudron. Car les routes deviennent déjà insupportablement poussiéreuses et bruyantes sous les roues des voitures. Le « Macadam », inventé vers 1820 par l'Écossais John Loudon McAdam – un lit de pierres concassées et compressées –, ne suffit plus à rendre acceptables les nouvelles nuisances automobiles.

Sur « Le Rocher », il y a effectivement urgence. Il s'agit de ne pas polluer la porteuse attractivité de la principauté dont les riches européens font déjà la fortune. Ces derniers sont de plus en plus nombreux à s'enticher de ces drôles de véhicules qu'eux seuls peuvent s'offrir. Mais ils indisposent de façon croissante une élite venue chercher le calme et la volupté de la Riviera. Pensée locale, l'innovation ne sait pas encore qu'elle va discipliner les revêtements routiers de toute la planète, contribuant ainsi à l'essor de l'automobile.

Brève histoire de l'automobile

1929 : Valéry Riffart, aïeul de Jacques Riffart (DG de Gènelec et président de l'Association Eco Entretien), inventait le clignotant et le warning.



1931 : Maurice Goudard invente le starter. Il sera également à l'origine des carburateurs Solex.

1933 : André Lefebvre propose le concept de la Traction Avant à Renault, qui le refuse. Il le développera chez Citroën qui lancera la voiture mythique en 1934.

1933 : Michelin invente le pneu à clous permettant de rouler sur la neige.

★ **1934 : 1,3 million de VP circulent en France.**

1934 : Le premier feu tricolore tel que nous le connaissons apparaît dans Paris.

★ **1935 : 1,7 million de VP circulent en France.**

1935 : Les premiers parcmètres créés et fabriqués par Carlton Magee sont installés au États-Unis dans l'Oklahoma.



★ **1937 : 1,8 millions de VP circulent en France.**

1937 : La Thunderbolt de Georges Eyston dépasse les 500 km/h.



1938 : Lancement de la Volkswagen Coccinelle.

1939 : Peugeot monte un moteur diesel dans une 402 taxi.

Brève histoire de l'automobile

★ **1940 : 1,9 million de VP roulent en France.**

1942 : Apparition de la Jeep (Willys), précurseur du « 4x4 moderne ».



1946 : Michelin invente le pneu à carcasse radiale.



1947 : Pierre Cibie invente le feu de croisement.

1949 : Pierre Stehle dépose le brevet du rétroviseur à basculement anti-éblouissement.

1950 : La première direction assistée est montée sur des camions de la marque FAUN.

★ **1950 : 2,3 millions de VP roulent en France.**

1952 : Premier sac gonflable intégré à la colonne de direction. Le nécessaire détecteur d'impact attendra 1968 et le premier airbag équipera une classe S en 1980.

★ **1960 : 6,2 millions de VP roulent en France.**

1962 : L'ampoule à iode apparaît au Mans. Les véhicules de tourisme attendront 1964.

1966 : Premier système antipatinage de série sur l'Oldsmobile Toronado.

★ **1970 : 13,7 millions de VP roulent en France.**

1970 : Premier centre Norauto à Anglos.



Semi-clandestinité : la FNA entre en Résistance

Alors que l'industrie automobile naissante se convertit massivement en industrie de guerre, la FNA de l'époque prend une courageuse position. Elle cesse toute activité officielle et entre en semi-clandestinité pour ne pas servir l'occupant allemand et le régime de Vichy. Durant toute la guerre, elle demeure

en contact avec les artisans de l'automobile, mais ne reviendra au grand jour qu'après la Libération.

Du fait des impacts économiques et sociaux de la guerre, beaucoup d'ateliers disparaissent ou se mettent en sommeil. Les autres se concentrent sur la réparation des seuls véhicules autorisés à circuler. ●



Regroupement & structuration de l'artisanat auto



Les Trente Glorieuses et la démocratisation de l'automobile, ses émergents réseaux constructeurs et la montée en gamme des services multimarque.



Au sortir de la guerre, la France entame sa grande reconstruction. La FNA réapparaît au grand jour et s'inscrit résolument dans l'effort de relance. Elle cofondera des organismes essentiels aux métiers de la filière qui, bien nés, ont activement participé à l'essor automobile des Trente Glorieuses.

● **1947 :** Création de l'IPRCRA (Institution de Prévoyance et de Retraite du Commerce et de la Réparation de l'Automobile). L'organisme deviendra IRCRA (Institution de Retraites des Cadres du Commerce et de la Réparation de l'Automobile) en 1984 puis IRP Auto-Retraite AGIRC en 2012.

● **1951 :** Création de la CMACM (Caisse Mutuelle de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle). Elle deviendra CMCACM (Caisse Mutuelle Complémentaire de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle) en 1969 puis MPA (Mutuelle des Professions de l'Automobile) en 2003.

● **1952 :** La FNA absorbe la Fédération Nationale des Artisans Réparateurs de l'Automobile. Elle adopte un nouveau sigle qu'elle gardera jusqu'en 1996 : la FNCAA (Fédération Nationale du Commerce et de l'Artisanat Automobile).

● **1952 :** La FNA comprend que les progrès industriels et techniques qui accompagnent la démocratisation de l'automobile

exigent de plus en plus de formations. Elle participe à la création de l'ANDFPCRAM (Association Nationale pour le Développement de la Formation Professionnelle du Commerce de la Réparation Automobile, du Cycle et du Motocycle), qui deviendra l'ANFA en 1995.

● **1956 :** La FNA publie le « Manifeste de l'Artisanat Automobile ». Face à la montée des réseaux constructeurs, elle est parfaitement consciente que dans un pays comptant 36 000 communes, un parc auto de 5 millions d'unités au milieu des années cinquante nécessite déjà un tissu de petites entreprises capables d'entretenir et réparer partout en France.

● **1957 :** La FNA signe l'Accord paritaire national du Commerce, de l'Artisanat et de la Réparation automobile, l'ancêtre de l'actuelle convention collective qui régit les services de l'automobile.

● **1958 :** La FNA participe à la création de l'IRPSACM (Institution de Retraites et de Prévoyance des Salariés de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle). L'organisme deviendra l'IRSACM (Institution de Retraites des Salariés de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle) en 1984 puis IRP Auto-Retraite ARRCO en 2012.

● **1961 :** La FNA affine sa doctrine syndicale avec le « Livre blanc de l'artisanat automobile ». ●

La grande reconstruction reconstruit aussi l'auto

Avec les Trente Glorieuses, l'automobile entre de plain-pied dans l'ère industrielle. Entre 1950 et 1970, le parc français va passer de 2,3 millions de véhicules à près de 14 millions. La production automobile mondiale triple (de 10 à 30 millions de véhicules). La FNA va accompagner la nécessaire structuration d'un artisanat automobile essentiel à la démocratisation de l'auto.

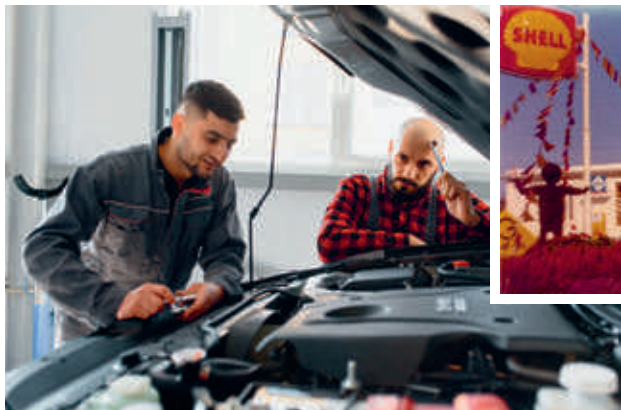
Le commerce, quel que soit le secteur, demeure artisanal. La grande distribution n'existe pas encore. Édouard Leclerc initie la première centrale d'achats en 1949, mais le premier supermarché (Carrefour) attend 1963 pour émerger à Sainte-Geneviève-des-Bois (91). La franchise moderne, née dans les années trente aux États-Unis, attendra le milieu des années soixante-dix pour venir doper l'émergence des spécialistes et centres auto qui vont constituer ce qu'on appellera alors la « Nouvelle Distribution ».



La FNA dompte la révolution technique et technologique

Deux chocs pétroliers mettent fin aux Trente Glorieuses, durcissent le climat économique et exacerbent les concurrences. La FNA va à nouveau s'adapter à son époque en orientant ses actions vers un syndicalisme économique. Elle a compris qu'il faut affronter et dompter des forces nouvelles qui mettent en danger le tissu d'un artisanat automobile qu'elle sait essentiel et qu'elle seule, par sa spécificité et l'homogénéité de ses entreprises adhérentes, peut défendre. Car les artisans de l'auto affrontent une succession de vents contraires.

Ils doivent composer avec des acteurs de plus en plus puissants : des pouvoirs publics préoccupés par une crise économique structurelle, des constructeurs de plus en plus concurrentiels qui veulent privilégier leurs propres réseaux de distribution, des pétroliers qui souhaitent se réapproprier la distribution de carburants, des assureurs qui commencent à mettre en coupe réglée les coûts de réparation... Informatique et électronique colonisent des véhicules de plus en plus technologiques et de plus en plus fiables. Alors même que l'entretien préventif commence ainsi à prendre le pas sur la réparation, les artisans automobiles subissent l'émergence de nouveaux acteurs regroupés alors sous le surnom de « Nouvelle Distribution » (prestations rapides, spécialistes, centres autos).



Ils concurrencent les réparateurs que l'on dit dorénavant « traditionnels » sur les prestations simples.

Cette période est marquée par un très grand nombre d'initiatives et d'actions « terrain » de la FNA – parfois nécessairement fortes – auprès des pouvoirs publics, nationaux, européens et des acteurs de la branche. Elles concourent à maintenir le tissu des entreprises qu'elle représente au cœur du marché.

- 1974 : Naissance d'une seule et unique convention collective nationale du commerce et de la réparation de l'automobile du cycle et du motocycle ainsi que des activités annexes. Elle évolue en 1981 en tant que convention collective & accord national « Commerce de l'artisanat » (début des accords en 1974). La FNA est l'une des organisations professionnelles principales qui figurent parmi les membres de la commission paritaire.

- 1984 : La FNA accompagne la création du Groupe IRP Auto

qui permet une rationalisation et une consolidation des différentes institutions de protection sociale complémentaire.

- 1985 : Le premier règlement européen d'exemption – le « 123/85 » – est publié. Il s'impose à toute l'Europe en organisant principalement les rapports entre constructeurs et leurs réseaux. Ce faisant, le texte identifie les fonctionnements et dysfonctionnements du marché.

- 1986 : La FNA obtient la fin de l'encadrement des prix instauré lors des chocs pétroliers du début des années soixante-dix.

- 1973 à 1985 : La FNA signe les accords interprofessionnels (AIP) avec les sociétés pétrolières. La FNA devra organiser l'occupation des dépôts pétroliers en 1978 pour obtenir, un an plus



LA FNA s'élargit à de nouveaux métiers



La FNA sait à la fois adapter les réglementations en vigueur et concevoir les futurs métiers de la filière :

- 1974 : La FNA crée en son sein une commission dépannage. Cette initiative va permettre d'intégrer les spécificités artisanales aux nouvelles réglementations qui vont garantir aux artisans leur accès ou leur maintien sur le marché du dépannage-remorquage.

- 1979 : Une nouvelle fois visionnaire, la FNA propose aux pouvoirs publics un livre blanc sur la faisabilité du contrôle technique en France et met en œuvre un réseau-pilote, le CTAS, constitué de professionnels volontaires de l'entretien-réparation. Cette action très en amont de l'arrivée du contrôle technique s'avérera déterminante quand émergera l'obligation réglementaire au début des années quatre-vingt-dix.



tard, une renégociation des prix avec les pétroliers qui va permettre aux mandataires-gérants de stations-service de vivre digne-ment de leur activité.

La FNA jette les bases de l'ASAGAF (Association des Syndicats et des Groupements Affiliés et Agréés par la FNA) qui va permettre aux adhérents de développer librement leur acti-

vité de distribution au détail de carburants et des autres produits pétroliers à des prix compétitifs. L'initiative débouche sur une gamme de lubrifiants, LIBRECO, gérée par et pour les artisans automobiles. L'ASAGAF permettra aussi à nombre de réparateurs de se regrouper sous forme de coopératives afin de négocier, sur le modèle LIBRECO, de meilleurs prix d'achat de pièces. Les adhérents FNA seront souvent membres fondateurs de coopératives, dont :

- 1984 : Création de la CAPAIL (Coopérative des Artisans Professionnels de l'Automobile d'Indre-et-Loire). Elle existe toujours.

- 1986 : Création de la CAPA Ouest. •

La FNA invente les outils de la modernisation

Parallèlement, la FNA s'organise et poursuit le déploiement d'une panoplie de services répondant aux problématiques des petites entreprises confrontées à la concurrence croissante des réseaux constructeurs, des spécialistes et centres auto. En bien des points, les produits et services qu'elle imaginera durant ces années cruciales pour l'avenir des entreprises artisanales seront précurseurs de l'entretien réparation d'aujourd'hui.



complexes. En créant le CFP France (centre de formation professionnelle continue), la FNA invente les premières formations de proximité aux contenus et aux calendriers adaptés aux artisans.

- 1985 : La contre-offensive des produits et services. La FNA crée Centarauto. L'objet de cette société commerciale : développer et mettre à la disposition des professionnels des outils de gestion (logiciel Vulcain, FNA-TecDoc) et des solutions techniques multimarques (exemple : Data Pannes).

Centarauto sera à l'origine du premier DMS adapté aux petites entreprises. Baptisé Vulcain, il permet d'informatiser devis et facturation en lien avec un outil de comptabilité et de gestion. Précurseur, ce DMS imagine les premiers tableaux de bord statistiques des entreprises en permettant d'automatiser l'historique-clients et de créer des fichiers de relance et de prospection.



La FNA fait mentir la « mort annoncée » de l'artisanat automobile



Les dix dernières années du XX^e siècle sont celles de l'accélération des enseignes, de la concurrence hégémonique des constructeurs, des mutations consuméristes et de l'emballement des technologies. Le crépuscule du siècle est annoncé comme celui du réparateur indépendant... Mais la FNA va faire mentir les augures. C'est la décennie de tous les dangers. Les centres autos et spécialistes élargissent constamment leurs palettes de prestations, pendant que les constructeurs prennent conscience que les ateliers de leurs concessionnaires et agents deviennent stratégiques. Les besoins en formations, en informations techniques et en diagnostic s'emballent pour qui veut rester dans la course des prestations à valeur ajoutée. ABS, ESP, GPS, injection directe... Les évolutions technologiques s'accroissent aussi vite que les fiabilités se renforcent. Le contrôle technique, généralisé dès le début 1992, va encore accélérer les prestations d'entretien préventif au détriment des réparations curatives. Les entreprises artisanales doivent aussi s'adapter à des offres

toujours plus consuméristes (prestations forfaitées, contrats d'entretien offensifs, périodes de garantie allongées, multiplication de MDD dépositionnant le prix et les marges sur les pièces). L'artisan apprend à soigner son image de marque et à intégrer les normes, certifications et autres chartes qui se multiplient.

La FNA se retrouve une nouvelle fois les manches. Elle accroît ses initiatives nationales et européennes en renforçant encore l'accès aux formations et informations techniques, en « intimisant » les relations avec les équipementiers à l'origine de plus de 85 % des innovations technologiques et en s'assurant que de nouveaux métiers et de nouvelles prestations resteront accessibles aux entreprises artisanales.

• **1990** : Consciente de la montée en puissance des enseignes, la FNA crée le réseau A.S.P. Il permet de communiquer sous une seule marque sur les services proposés et les engagements de ses membres, déploie un service



dépannage et assistance mutualisé, donne accès à des équipements et des pièces à prix préférentiels, etc.

• **1991** : La FNA va forcer le destin du contrôle technique en le rendant accessible aux entreprises artisanales. Elle va obtenir ce succès en ayant su se positionner dès 1985 très en amont de la réglementation. Quand paraît l'arrêté instaurant le contrôle technique périodique des véhicules légers applicable au 1^{er} janvier 1992, elle est prête. Sous l'impulsion de Gérard Polo (photo ci-dessous), la FNA a créé en son sein le GNCT (Groupement National du Contrôle Technique). L'outil puissant de lobbying permet à la FNA de remporter un fantastique combat : le contrôle technique privilégie l'accès des entreprises artisanales à ce nouveau métier, favorisant diversification et reconversion de milliers d'entreprises artisanales.



• **1991** : La FNA combat sur plusieurs fronts. Elle obtient la création du CPDC (Comité Professionnel de la Distribution de Carburants), dont elle est administrateur. Ce nouveau fonds d'aides destiné aux stations-service leur permettra de se moderniser, de se diversifier et de se mettre aux normes environnementales.

• **1992** : La FNA renforce visibilité et informations en créant son magazine FNCAA Actualités qui deviendra Automobile Actualité.

• **1993** : Le SNDC (Syndicat National des Détaillants en Carburants) intègre la Fédération et renforce encore sa représentativité.

• **1994** : Consciente que le pou-

voir de décision est maintenant européen, la FNA crée l'AESRA (Association Européenne des Services et de la Réparation Automobile). À Bruxelles, l'organisme hisse ainsi tous les artisans européens de l'automobile au même niveau de visibilité lobbyiste que les constructeurs et les concessionnaires.



• **1995** : La nouvelle version du règlement européen d'exemption – le « 1475/95 » – traduit notamment la volonté du législateur européen d'élargir l'accès aux informations techniques. Grâce notamment à l'AESRA, la FNA a ainsi permis de contrer la puissante pression lobbyiste des constructeurs. L'AESRA jouera le même rôle déterminant en défendant les intérêts des entreprises artisanales dans la rédaction des évolutions successives du règlement.

• **1995** : Les entreprises artisanales sont confrontées à des défis d'accès à des équipements et des services nouveaux et coûteux. La FNA est aussi sur ce dossier. Elle crée CarTest pour rendre accessible à toute entreprise artisanale les essentiels mais encore financièrement inaccessibles premiers appareils de diagnostic multimarques. L'appareil est mis au point par la commission technique de la FNA (en collaboration avec la société MEIGA) et commercialisé par sa structure commerciale Centarauto. Elle lance aussi Diagauto, un manuel pratique d'aide au diagnostic gestion moteur (injections électroniques). La FNA renforce encore sa repré-



sentativité et sa puissance d'action avec son nouveau rattachement à la CNAMS (Confédération Nationale de l'Artisanat des Métiers et des Services) et, au-delà, à l'UPA (Union Professionnelle de l'Artisanat), devenue depuis l'U2P.

• **1996** : Réforme des fourrières automobiles : la FNA préserve la légitimité artisanale de l'activité.

• **1996** : Nouveau sigle FNAA (Fédération Nationale de l'Artisanat Automobile) pour donner suite à la réflexion menée lors de la conception d'une campagne médiatique nationale (télé et radio).

• **1998** : La FNA crée FNA Club Services (FNACS). En association avec les principaux équipementiers de première monte qui sont à la source de quasiment toutes les innovations technologiques, FNACS déploie des outils de communication permettant aux entreprises artisanales de faire connaître leurs compétences et leurs services sur leur lieu d'activité.



• **1998** : La FNA obtient que les dépanneurs soient exonérés des obligations du transport.

• **1996 et 1998** : La FNA renoue avec les grands rassemblements de ses adhérents au travers des congrès de Toulon et de Reims. ●

Données, digitalisation et écologie au centre des enjeux des artisans



En se dotant de son premier site internet dès 2000, la FNA prouve qu'elle a intégré et prépare déjà les profonds changements qui vont effectivement marquer les deux premières décennies du siècle... La vague digitale qui va submerger et reformater l'ensemble du monde moderne ne va pas oublier d'investir chaque canal de l'après-vente automobile.

De nombreux défis digitaux vont naître, croître, se multiplier et s'accélérer avec les exponentielles performances des fournisseurs d'accès à Internet : virtualisation du parcours client, visibilité sur le Web, réseaux sociaux faisant et

défaissant l'image des entreprises, intermédiation des métiers jusqu'à risquer de les détruire, ventes de pièces, de VN et de VO en ligne ébranlant les modes de distribution, véhicules communicants et prédis auto-momes menaçant de choisir eux-mêmes leurs ateliers...

La digitalisation nourrit une autre guerre dont les impacts après-vente commencent seulement à affleurer : celle des données. L'émergence des véhicules distants – données transmises à et traitées par des ordinateurs non embarqués – ou encore l'avènement prochain de portails de diagnostic en ligne redistribuent les cartes et menacent de

nouveau les grands équilibres concurrentiels. La lutte pour la maîtrise de ces données est au cœur des intérêts divergents des constructeurs, des équipementiers et des réparateurs. Quant aux consommateurs automobilistes, ils ignorent encore tout ou presque de ces enjeux...

La nécessaire prise de conscience environnementale ravage sans nuance l'image et le rôle de l'automobile. La voiture est au banc des accusés, rendant inaudibles ses pourtant spectaculaires progrès écologiques. L'outil statutaire d'hier se voit ravalé au rang d'anachronisme antédiluvien. Car même brouillonne, la mobilité multimodale, cet horizon

sociétal et électoral des grandes cités la disqualifie de façon aussi violente qu'inédite. À chaque carrefour urbain, la voiture-reine du XX^e siècle est déclassée sans pitié ni respect par une verte anarchie de bus, tramways, autos partagées, vélos, trottinettes, solowheels, hoverboards, skateboards ou simples piétons revanchards qui lui ravissent son espace. Alors que villes et banlieues exigent le silence et la quiétude des bocages, voilà maintenant les ZFE qui s'apprêtent à centrifuger la voiture plus loin encore, vers ces vastes campagnes qui peuvent s'accommoder de ses miasmes et ses bruits car ne pouvant encore

occuper le rôle essentiellement quotidien qu'elle y joue.

La lutte contre la mortalité routière, faite de limitations de vitesse et de répression routière, vient certes assagir louablement les comportements routiers. Mais elle réduit aussi la sinistralité et les besoins d'entretien courant. Une tendance à la baisse renforcée par l'accélération de l'électrification et son cortège de nouvelles technologies qui suscitent autant de problèmes immédiats de formation et d'équipements que de questions d'avenir liées à la réduction des besoins d'entretien-réparation. Face à la dimension inédite de ces défis, la FNA reste aussi '...

Marché du dépannage-remorquage



En 2012, un adhérent de la FNA, avec le soutien de cette dernière, porte plainte à Bruxelles contre les conditions d'agrément des dépanneurs sur le réseau autoroutier. Il obtient gain de cause.

Cette action a débouché sur une mise en concurrence des opérateurs, une sélection sur la base de critères objectifs. Une circulaire de 2013 garantira une plus juste mise en concurrence des entreprises intervenant sur le secteur concédé autoroutier.

La FNA siège au sein des commissions départementales de sécurité routière et négocie tous les ans la revalorisation des tarifs maxima des interventions des professionnels sur les autoroutes et les routes express.

VN/VO : le combat contre la concurrence des fraudes à la TVA

De 2006 à 2014, sous l'impulsion de René Rigaud, alors président de l'organisation professionnelle (photo ci-contre), la FNA dénonce les pratiques de certains mandataires automobiles qui contournent les règles intracommunautaires liées à la fiscalité des VO. Reçue et entendue à de multiples reprises

par l'Élysée, Bruxelles et tous les ministères de tutelle, la FNA multiplie et gagne parallèlement des actions en justice jusqu'à obtenir des arrêts de principe devant la Cour de cassation. En 2014, la FNA obtiendra enfin, au travers d'une loi de finances rectificative, une disposition encadrant mieux ces ventes et limitant les abus. ●



René Rigaud

... mobilisée que sereine. Cent ans d'évolutions et de révolutions absorbées et intégrées par l'artisanat automobile prouvent qu'avec le soutien actif de la FNA, il saura à nouveau assimiler, adapter et même faire évoluer ces mutations pour les placer au cœur d'une légitimité : la relation fusionnelle entre des consommateurs soucieux d'une mobilité accessible et des entreprises de proximité reconnues pour leur agilité, leur pragmatisme et leur sens du service.

• 2002 : Règlement européen d'exemption 1400/2002 relatif au secteur de l'automobile.

Les actions de lobbying conjointes de la FNA et de l'AESRA accompagnent celles des autres organisations professionnelles pour obtenir des avancées refondatrices du marché :
- l'ouverture de l'accès aux données constructeurs pour tous les réparateurs indépendants ;
- l'extension aux gammes équipementiers de la définition de la pièce de rechange d'origine et de la pièce de qualité équivalente ;
- la nouvelle liberté pour le consommateur de faire entretenir son véhicule hors réseau constructeur sans perdre la garantie. La FNA va gagner

un procès contre Citroën sur cette question de la garantie préservée.

• 2003 : Mise en œuvre de la cession de créance par la FNA, outil opérationnel de libre choix du carrossier par le consommateur.

• 2007 : Le Livre blanc de la FNA ("50 propositions pour assurer la pérennité de l'Artisanat automobile et garantir la liberté de choix du consommateur"), renforce les positions de l'artisanat automobile sur le marché.



• 2009 : La FNA fait sauter, avec la FEDA, le monopole des constructeurs en matière d'accès au fichier des cartes grises. Elle va alors créer FNA Carte Grise, produit-phare de Centrauto. Une révolution : les artisans accèdent enfin à un outil jusqu'alors exclusivement constructeur.

• 2010 : Nouveau règlement européen d'exemption. La FNA obtient la prise en compte de la nécessité d'un accès effectif aux données constructeurs.

• 2010 à 2013 : La FNA obtient du Parlement le report des mises

Depuis le début du XX^e siècle, la FNA s'applique à faire sauter les verrous technico-juridiques qui entravent les entrepreneurs.

aux normes environnementales des stations-service traditionnelles. Elle empêche ainsi la fermeture de certaines de stations notamment en zones rurales.

• 2012 : La FNA obtient qu'une législation européenne sur la sécurité routière (eCall) soit aussi ouverte, sous sa dimension d'entretien-réparation (bCall), à tous les ateliers.

• 2016 : La loi sur la transition énergétique pour une croissance verte incite à l'utilisation des pièces issues de l'économie circulaire. La FNA co-écrit le texte, garantissant la prise en compte des contraintes des petites entre-



prises (transmission de l'information) et des impératifs de sécurité routière (liste réaliste des pièces éligibles).

• 2016 : La FNA co-fonde l'Association Eco Entretien.

• 2017 : La FNA affirme son nouveau positionnement d'organisation professionnelle fédérant tous les entrepreneurs-artisans de l'automobile et de la mobilité.

• 2018 : La FNA obtient une évolution du contrôle technique conservant son rôle préventif (défauts mineurs) pour aider l'usager à anticiper ses dépenses et conserver son véhicule.

• 2020 : La FNA relève le défi inédit d'accompagnement de tous les métiers confrontés aux impacts économiques, sociaux et sanitaires de la pandémie Covid-19.

Et maintenant ? La FNA sait bien sûr que rien n'est jamais acquis. Ses élus et ses équipes nationales comme régionales savent qu'il ne faut pas baisser la garde

sur de nombreux fronts, dont notamment :

- celui de l'accès aux données que le véhicule connecté rend primordial ;

- celui de l'écologie, avec les impacts potentiellement délétères de la loi Climat et du déploiement des ZFE-m ne tenant pas assez compte du tissu d'entreprises d'entretien-réparation et des besoins de mobilité d'automobilistes à faible pouvoir d'achat ;

- celui de la formation qu'assume pour sa part avec un succès croissant le CFPA créé par la FNA, à la pointe des besoins des entrepreneurs-artisans (diagnostic, motorisation diesel, dépollution, climatisation, véhicules électriques, etc.).

- celui d'une nécessaire digitalisation des entreprises que la FNA rend accessible via Centrauto qui accélère le déploiement de ses solutions sous formes digitales.

... et de bien d'autres défis. Forte de cent ans d'adaptations et d'anticipations constantes, la FNA se sait armée pour inscrire encore longtemps l'ensemble des entrepreneurs-artisans de l'automobile au cœur de l'écosystème des services de l'automobile. ●

Le dossier des relations carrossiers/assureurs



Dès 2007, la FNA entre dans le combat en faveur de la libéralisation des pièces de carrosserie.

• 2008 : Premières victoires dans le combat initié en 2003 pour l'équilibre des relations Carrosserie/Assurance avec la signature de la charte avec les assureurs sous l'égide de la CEPC. Début d'une sensibilisation au libre choix du réparateur qui prendra forme, toujours sous l'impulsion de la FNA, en 2014.

• 2008 : Signature des chartes de bonnes pratiques avec l'Alliance Nationale des Experts en Automobile (ANEA) et le BCA

Expertise, renouvelées en 2013. La FNA est reconnue comme œuvrant pour le rétablissement de relations équilibrées entre les acteurs sinistres (assureurs, experts automobiles, réparateurs). Elle co-construit les chartes de bonnes pratiques toujours en vigueur avec les experts automobiles.

• 2014 : La FNA obtient que le libre choix du réparateur soit inscrit dans le Code des assurances par la loi du 17 mars 2014 relative à la consommation. Elle corédige l'arrêté d'application avec le ministère. La FNA a ainsi obtenu le droit pour un assuré, victime d'un sinistre automobile, de choisir son réparateur de proximité. Ce droit, qui ne se limite pas à la seule carrosserie, est dans l'ADN de la FNA depuis ses origines. ●

L'élargissement aux artisans de l'éducation routière

En 2015, avec l'intégration de l'UNIC, la FNA renforce encore sa représentativité en s'élargissant aux écoles de conduite. La FNA vient ainsi de créer sa sixième branche professionnelle.

La même année, lorsque la loi

Macron ubérise la filière de l'enseignement de la conduite, l'UNIC obtient la privatisation de l'examen du Code. Elle va aussi agir en justice pour lutter contre les excès de l'ubérisation de l'enseignement de la conduite (concurrence des écoles de

conduite sans agrément, des auto-entrepreneurs...). Plus généralement, l'UNIC se bat pour rétablir un équilibre entre les acteurs de la filière et pour une revalorisation de son image souvent écornée par des déclarations d'un permis dit trop cher. ●





FINANCEZ VOTRE FORMATION GRÂCE AU FAFCEA !

Fonds dédié au chef d'entreprise
et à son conjoint

Accompagnement personnalisé
par la FNA

FAFCEA - 14 rue Chapon - CS 81234 - 75139 PARIS Cedex 03
Tél. : 01 53 01 05 22



Une question sur le financement de votre formation ? La FNA vous assiste
Rendez-vous sur www.fna.fr

FIVE STAR ★ PASSION CARROSSIER



alcombiuto

ENSEMBLE, DÉCROCHONS LES ÉTOILES



Le réseau **FIVE STAR** c'est aujourd'hui plus de 520 carrossiers unis autour d'un même but : affronter les défis de demain pour pérenniser leurs entreprises. Intégrer notre équipe, c'est se donner toutes les chances d'aller plus haut, plus loin, tous ensemble.

Tél. 01 30 92 80 17
www.five-star.fr

SÉRÉNITÉ

ACCOMPAGNEMENT

SERVICE

DIGITALISATION

QUALITÉ