

CT Magazine

Avril 2016
N°143

Europe

Philippe-Luc Derendinger (expert) :



« Il faudrait utiliser des photos pour certains points de contrôle »

(page 2)

**Ce que pourrait être le futur phrasier :
Premier chapitre, le freinage** (page 10)

Le CNPA vous informe

Journée de solidarité : Rappel des principes

Loi Rebsamen : Quelles modifications pour les chefs d'entreprise ? (page 8)

La vie des centres

A Saintes (Charente-Maritime) le bonheur serait dans le pré... sans le *low cost* (page 10)

Juridique

Les rémunérations des dirigeants de société face au régime matrimonial de la communauté (page 18)

La France à la manœuvre.



La France va devoir plancher et proposer une transposition de la directive européenne 2014/45. Elle devra rendre sa

copie au plus tard le 17 mai 2017 pour un top départ tout juste 12 mois plus tard. Le dossier n'est pas simple car il s'agit d'écrire en droit français le texte de Bruxelles, tout en évitant de déstabiliser une profession qui déjà peine à suivre le train des investissements auxquels elle doit faire face. Cela dit, cette fois la France devra aller au bout et les énergies n'auront pas été mobilisées pour rien.

On se souvient de vastes chantiers qui ont mobilisé la profession sans être jamais finalisés : en 2006, l'accréditation des centres VL à la norme 17020, finalement abandonnée après avoir fait couler beaucoup de sueur et d'encre, plus récemment, le contrôle des cyclomoteurs avec des allers-retours à l'Utac dont les équipementiers et certains centres aventureux ont gardé un souvenir amer. Mais tout est oublié, la directive c'est du concret...

La réforme engagée à Bruxelles est louable, mais elle ne fera entrer aucun euro supplémentaire dans les caisses des centres. Bien sûr, là n'est pas la question car il s'agit, entre autre, de faire baisser le nombre des morts sur les routes, selon la Commission.

Mais si, pour complaire à Bruxelles, on doit étendre la responsabilité du contrôleur au-delà du périmètre de la nomenclature des points de contrôle, ce qui est une hypothèse plausible, convenons que la sécurité routière ne s'en porterait pas mieux pour autant. Comptons donc sur la sagesse du législateur....

Franck Ferré
Directeur de la publication

Philippe-Luc Derendinger (expert) : « Il faudrait utiliser des photos pour certains points de contrôle »

Philippe-Luc Derendinger, expert près la Cour d'Appel de Lyon, spécialiste de l'inspection automobile, connaît parfaitement le contrôle technique pour avoir rempli des missions d'auditeur auprès d'un réseau et même exercé le métier de contrôleur technique. Pour lui, la directive européenne 2014/45 va profondément transformer la pratique et la responsabilité des contrôleurs.



Philippe-Luc Derendinger : « Une augmentation de la durée des contrôles me semble inévitable »

CTMagazine : La transposition par la France de la directive européenne 2014/45 et les répercussions que ce texte aura sur le contrôle technique automobile est au centre des préoccupations de la profession et des autorités de tutelle. Les objectifs d'une telle réforme, (sécurité sur les routes, lutte contre les falsifications, reconnaissance

mutuelle des contrôles entre états membres...) sont très recevables. S'agit-il d'une simple évolution ou d'une refonte générale des pratiques et du champ d'intervention de la profession ?

Philippe-Luc Derendinger : Je pense que, dans l'ensemble, les objectifs de cette nouvelle directive vont dans le bon sens, mais je me demande comment

EN BREF

Les motards mobilisent



Décidemment, les motards aiment le contrôle technique. Ils ne s'en cachent pas d'ailleurs, comme dans une caricature publiée par Moto Magazine: L'un dit « ça sert à rien le Ct », l'autre

répond: « si, ça sert à mobiliser les motards ».

De fait, la mobilisation est lancée et se poursuivra après les rassemblements des 16 et 17 avril dans une cinquantaine de villes.

Il s'agit toujours de protester contre le projet du gouvernement d'instaurer un contrôle technique transactionnel pour les deux-roues vendus d'occasion. Par ailleurs la directive de Bruxelles 2014-45 UE prévoit que le contrôle des deux-roues motorisés sera effectif en Europe à partir de 2022.

Ces perspectives sont rejetées par la Fédération française de motocyclisme, la Fédération française des motards en colère et le Collectif de défense des loisirs verts (Codever). Ces mouvements dénoncent une « taxe supplémentaire inutile » puisque, selon eux, l'état du véhicule n'intervient que dans 0.3 % des accidents de deux-roues.

Loïc Georgelin rejoint Auto Bilan Systems



Loïc Georgelin prend en charge la responsabilité commerciale de la Sarl Auto Bilan Systems pour la moitié nord de la France.

Doté d'une formation technique, âgé de 43 ans, Loïc Georgelin a toujours exercé dans le secteur de l'automobile.

C'est en 1998, en tant que contrôleur technique VL, qu'il commence sa carrière dans le contrôle technique automobile. Il a ensuite occupé le poste d'auditeur pour le réseau Dekra (de 2003 à 2009) avant de devenir responsable d'exploitation pour un groupe possédant 11 centres de contrôle technique VL. Il a ensuite rejoint le réseau Autovision en qualité de responsable de secteur de 2012 à 2015.

les contrôleurs vont pouvoir assimiler cette transposition et ses pratiques d'application au travers des multiples Srv qui devront être nécessairement modifiées pour se conformer au document final.

Les familles de défauts resteront identiques mais par rapport à la méthodologie actuelle, la directive prévoit que le contrôleur pourra procéder à l'immobilisation du véhicule. En effet, trois types de défaillances pourraient être relevés lors du contrôle: les défaillances mineurs qui n'impliquent pas de contre-visite, les défaillances majeures qui impliquent une contre-visite dans un délai maximum de deux mois, mais aussi les défaillances critiques, ces dernières entraînant la suspension de l'autorisation de circuler jusqu'à délivrance d'un nouveau contrôle.

en compte l'esprit même de la directive 2014/45.

CTM: Cela impliquerait-il que le contrôleur aurait le pouvoir, comme dans certains pays de l'Union Européenne, d'interdire à un véhicule de circuler?

P-H.D.: Il ne sera très probablement question que d'une immobilisation administrative et non d'une rétention. Attendons de savoir comment la France va traiter ce problème au travers de la transposition qui sera rédigée et quels seront les critères d'interprétation retenus. Par ailleurs, les centres vont devoir traiter cette situation en évitant au mieux les conflits avec leur clientèle, ça ne sera pas simple si le même défaut est relevé comme majeur ou critique selon l'appréciation du contrôleur.

CTM: Comment cela pourrait-il être le cas?

P-H.D.: Prenons le cas du défaut 5.1.3 mentionné dans la directive qui concerne les roulements de roues. Le contrôleur pourra relever une défaillance majeure telle qu'un « jeu excessif » et par conséquent prescrire une contre-visite sous deux mois. Mais s'il relève « une stabilité directionnel perturbée avec une risque

de destruction » et donc une défaillance critique, le véhicule sera suspendu d'autorisation de circuler. Dans le premier cas, le contrôleur ne connaît pas le nombre de kilomètres que le véhicule aura parcouru avant la contre-visite, or si l'on s'en tient à la directive, sa responsabilité pourrait-être recherchée en

«La directive prévoit que le contrôleur pourra procéder à l'immobilisation du véhicule.»

cas d'accident. Dans le second cas, le contrôleur s'est en quelque sorte « couvert » mais était-ce approprié? On voit bien qu'il va falloir définir une méthodologie qui prendra

CTM: Votre analyse évoque une responsabilité étendue du contrôleur. Que faudra-t-il faire pour éviter toute dérive?

P-L.D.: La protection de l'automobiliste est incontournable. Mais il appartient aussi à l'autorité de tutelle d'éviter toute dérive qui au bout du compte serait un mauvais un mauvais signal pour la légitimité du contrôle technique et la qualité des prestations. Pour cela, il me

«Les centres vont devoir éviter au mieux les conflits avec leur clientèle, ça ne sera pas simple si le même défaut est relevé comme majeur ou critique selon l'appréciation du contrôleur.»

paraît indispensable de conforter l'appréciation de certaines défaillances par des photos ou vidéo effectuées lors du contrôle. C'est un moyen qui me paraît particulièrement approprié pour protéger le contrôleur et la qualité de ses contrôles. Je remarque que ces pratiques sont actuellement

en vigueur au Maroc et dans certains pays de l'Union Européenne.

CTM: Il s'agirait d'une nouvelle approche du contrôle technique automobile avec de nouvelles prérogatives mais aussi des responsabilités étendues. On imagine qu'il va falloir adapter les modules de formations des contrôleurs et probablement augmenter les durées de formation?

P-L.D.: La formation est évidemment un facteur central

Suite page 4 ►►

► Suite de la page 3 : Philippe-Luc Derendinger (expert) : « Il faudrait utiliser des photos pour certains points de contrôle »

dans cette évolution. Les modules actuels ne suffiront pas, il faudra les compléter et bien évidemment augmenter les temps de formation, en particulier pour les maintiens annuels de qualification dont les centres devront supporter le coût. Le problème n'est pas simple et je me pose la question de savoir si l'on pourra respecter le planning défini par Bruxelles. Je rappelle que la transcription de la directive doit être terminée au plus tard le 20 mai 2017 pour une application effective au 20 mai 2018. Or, les modules de formations devront être approuvés par l'administration au plus tard le 15 décembre 2016, ce qui laisserait tout juste une année pour former les contrôleurs.

CTM: Quels seraient selon vous les modifications majeures apportées par la transposition de la directive 2014/45 ?

P-L.D.: Le contrôleur devra interpréter les défauts et les qualifier comme

mineurs, majeurs ou critiques, c'est pour moi le point le plus important. Il va falloir définir les moyens que l'on devra mettre à disposition du contrôleur qui lui permettront d'interpréter au plus juste le type de défaillance relevé lors du contrôle. Par ailleurs la directive précise que les défaillances qui ne sont pas énumérées dans l'annexe indexée au texte doivent être évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière. Les critères mentionnés dans le lexique n'auraient donc plus un caractère exclusif. Cela sous-entend que l'on puisse reprocher au contrôleur de ne pas avoir relevé suffisamment de défaillances sans qu'il puisse s'en dédouaner en argumentant qu'il n'avait pas les moyens réglementaires de les prescrire.

CTM: Cela signifierait-il que la responsabilité du contrôleur ne se borne pas au respect de la stricte nomenclature réglementaire des points de contrôle ?

P-L.D.: Il faut attendre la transposition qu'en fera la France. Mais si je m'en tiens à la lecture de la directive 2014/45, il y a des raisons de s'inquiéter **Suite page 6 ►►**

EN BREF

Encore des ennuis pour VW

L'Autorité américaine de protection des consommateurs (FTC) a porté plainte contre Volkswagen pour publicité mensongère. La FTC note que VW masquait les émissions de NOx de certains moteurs diesel qui atteignaient 4 000 % de la limite légale aux Etats-Unis.

Le marché auto français euphorique

Le marché automobile français aura terminé le premier trimestre avec une hausse de 7.5% en mars, après + 13% en février et +3.5% en janvier. Avec plus de 211 000 immatriculations, le mois dernier aura été l'un des meilleurs depuis cinq ans. Si l'on additionne les marchés des VP et des Vul, le premier trimestre a totalisé 616 300 immatriculations, en hausse de 8.4% par rapport à l'an dernier. Ce chiffre dépasse largement les prévisions des constructeurs.

Les marchés européens contrastés

Chez nos voisins européens, la situation des marchés automobiles est plus contrastée.

En Italie, la hausse des ventes se poursuit avec +17.4% en mars. La croissance dépasse les 20% sur le trimestre, avec 519 000 immatriculations. Au Royaume-Uni, les records se suivent avec +5.3% en mars et plus de 518 000 unités vendues. Les ventes les plus élevées depuis 16 ans. En Espagne, par contre, les ventes s'essoufflent, en recul de 0.7%, après deux ans et demi de croissance.

Même phénomène en Allemagne, où les ventes ont chuté de 3.3% en mars, avec presque 323 000 immatriculations. Le premier trimestre enregistre cependant une hausse de 4.5%.

Le diesel poursuit son recul...

Les motorisations diesel sont tombées à 52% du marché français au premier trimestre. En 2015, cette part était de 57% et en 2014, de 64%.

...et l'électrique sa hausse

Les ventes de véhicules électrique ont nettement dépassé les 1% du marché en mars, avec 1.3% et plus de 2 700 immatriculations. La Renault Zoé fait toujours la course en tête, avec 70% du marché de l'électrique.



« Le contrôleur devra interpréter les défauts et les qualifier comme mineurs, majeurs ou critiques, c'est pour moi le point le plus important »

► Suite de la page 4 : Philippe-Luc Derendinger (expert) : « Il faudrait utiliser des photos pour certains points de contrôle »

concernant ce point. Cette situation est préoccupante car elle peut s'avérer lourde de conséquences dans le sens où il ne s'agit pas uniquement du contrôleur mais aussi de l'attitude que pourrait avoir un juge lors d'une procédure. Ce dernier serait ainsi en droit d'interpréter le droit national existant à la lumière des règles communautaires

issues de la directive européenne. Je suis curieux de voir comment on pourra interpréter cette directive avec cette conception

selon laquelle les défaillances qui ne sont pas énumérées dans le phrasier sont évaluées en fonction des risques pour la sécurité routière.

En outre, la directive précise que « lorsque la méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié sans utiliser d'équipement. »

J'ai hâte de connaître la transcription qui sera faite de cette disposition... D'autre part, l'annexe 1 point 3 de la directive précise que « le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés par le véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matières de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de sa réception, ou selon le cas, de son adaptation ».

CTM : La transposition va donc représenter un important travail de synthèse et de rédaction de la part du ministère qui d'ailleurs travaille sur ce dossier en concertation avec les opérateurs. On peut raisonnablement penser qu'il n'est dans l'intérêt de personne de fragiliser la profession par un texte dont les moyens d'application sur le terrain n'auraient pas été définis ?

P-L.D. : Je ne doute pas de la capacité de la France à transposer la directive

mais reste convaincu que ce sera une mission délicate. D'autant plus compliquée qu'il s'agit bien d'un texte dont les effets seront importants pour l'avenir du contrôle technique et son champ d'application. C'est une nouvelle approche que la profession devra intégrer dans ses pratiques, l'important, à mon avis, sera de créer les conditions pour que le contrôleur puisse appliquer ces nouvelles règles mais aussi d'éviter toute dérive qui remettrait en cause la qualité de

ses prestations. Aussi, je pense qu'il faudrait introduire l'utilisation de photos ou de vidéos pour certains points de contrôle tels que le pare-brise,

les pneumatiques et plus généralement toutes les défaillances relevées comme majeures ou critiques lors du contrôle.

CTM : Vous semblez très attaché à l'utilisation de photos ou de vidéos pendant les contrôles ?

P-L.D. : Je pense qu'il s'agit de bons outils de soutien et de crédibilisation pour une profession qui n'a nul besoin d'être montrée du doigt plus qu'elle ne l'est.

CTM : Vous parlez de protéger le contrôleur, mais ce faisant on protège également l'installation de contrôle qui a émis une facturation à son client ?

P-L.D. : Bien sûr, mais il ne faut pas non plus oublier que le contrôleur a un numéro d'agrément et qu'il signe ses PV de contrôle, alors que l'exploitant du centre n'est pas systématiquement un technicien agréé et qu'il n'a pas techniquement validé les conclusions de son salarié.

CTM : Peut-on penser que la mise en application du texte en mai 2018 va provoquer une augmentation de la durée des contrôles ?

P-L.D. : Une augmentation de la durée des contrôles me semble inévitable. Je ne vois pas comment on pourrait contrôler un véhicule dans les mêmes temps en ayant toutes ces lectures de référence à faire.

EN BREF

Marie-Noëlle Tavaud à la tête du Gnfa



Marie-Noëlle Tavaud est directrice du Gnfa (Groupement national pour la formation automobile), depuis le 1^{er} mars. Diplômée de l'université Jean Monnet à Saint-Etienne, elle a débuté sa carrière chez Adecco

France, comme responsable du recrutement, avant de prendre la direction d'Objectif Emploi en 1996. Elle était membre du comité de direction de l'Anfa (Association nationale pour la formation automobile) depuis 2013.

Aucun véhicule ne réussit les tests Utac

Aucun des 52 véhicules testés par l'Utac, à la demande de la ministre de l'Environnement Ségolène Royal, ne respecte les normes d'émission de NOx (oxydes d'azote) et de CO2 (dioxyde de carbone). Que les essais « en conditions réelles d'utilisation » soient réalisés en laboratoire ou sur piste, les résultats sont sans appel : les moteurs diesel émettent jusqu'à plus de cinq fois les quantités admises. Parmi les véhicules testés, on dénombre 15 Psa, 13 Renault, 5 VW, 4 Ford etc. Les constructeurs vont comparaître rapidement devant la commission indépendante, nommée par Mme Royal, pour s'expliquer sur les écarts relevés. Cette commission devra présenter avant l'été un rapport et des préconisations.

Dès le 1^{er} janvier 2017, cependant, de nouvelles normes seront imposées par la Commission européenne, avec l'aval du Parlement européen. Un nouveau test d'homologation en laboratoire sera complété par un essai en conditions réelles. Ce dernier essai pourra dépasser de 110% la norme laboratoire. Cette tolérance sera ramenée à 50% en 2019. En dépit des critiques que cette réforme a soulevées, elle permet un progrès important, puisqu'actuellement la moitié des véhicules testés émettent 5 fois plus que la norme.

Cette opération de grand nettoyage a été décidée, on s'en souvient, à la suite du scandale Volkswagen. La firme allemande a été convaincue de tricherie par l'utilisation d'un logiciel destiné à fausser les résultats des tests d'homologation.

Suite page 16 ►►

► Suite de la page 6 : Philippe-Luc Derendinger (expert) : « Il faudrait utiliser des photos pour certains points de contrôle »

CTM : Si la durée du contrôle augmente, cela impliquerait en toute logique une évolution du prix de la prestation, or il est déjà actuellement difficile pour les exploitants d'en maintenir le niveau. Quel est votre sentiment à ce sujet ?

P-L.D. : Tout cela va engendrer nécessairement des augmentations de coûts tels qu'une augmentation du budget de formation au moins pour la première année, une augmentation de la durée du contrôle qui, si elle ne se traduit pas par une évolution du prix de la prestation se traduira pas une diminution des marges. Quant à la concurrence et à certaines pratiques commerciales très agressives, il se produira les mêmes effets amplifiés, à savoir que pour des prix anormalement bas, si l'on réduit les marges avec des

temps de prestations en augmentation, cela peut s'avérer désastreux. Et si cela n'est pas le cas, on peut douter de la qualité d'un contrôle si sa durée n'a pas évolué après mai 2018.

CTM : N'est-il pas subjectif de prendre en compte la simple durée du contrôle pour en déterminer la qualité ?

P-L.D. : Ce que vous dites est vrai, mais l'administration a bien notion de ce qui est acceptable et de ce qui l'est moins. La durée d'un contrôle, si elle est atypique au regard d'une statistique globale, porte tout de même à s'interroger sur le respect des procédures réglementaires et par conséquent la qualité de la prestation.

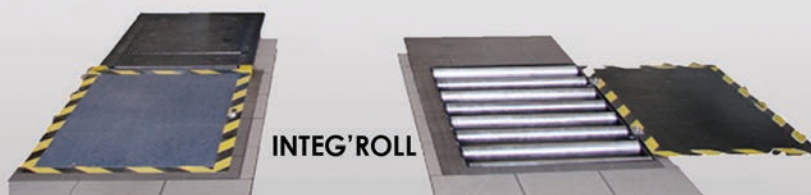
CTM : La transposition de la directive européenne 2014/45 par la France pourra-t-elle prendre quelque distance d'interprétation au regard du texte de Bruxelles ?

P-L.D. : Cette hypothèse me semble à

exclure. Les directives européennes sont des normes de droit dérivé définies par l'article 288 du traité sur le Fondement de l'Union Européenne qui stipule que « la directive lie tout Etat membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens », de plus la jurisprudence du Conseil d'Etat dans un arrêt en date du 23 novembre 2011 estime que l'autorité administrative ne peut pas prendre un règlement contraire aux objectifs d'une directive pendant ou après le délai de transposition. Une chose est claire : une transposition n'est pas une interprétation à la convenance des Etats mais bien une adaptation conforme aux règles de droit du pays concerné. Il nous faudra donc respecter cette directive européenne et ne pas la dénaturer. ■

Propos recueillis par
Frank Ferré

Une mise en place des rouleaux fous en 10 secondes/essieu. Ça vous tente ?



Avec le VL+, le contrôle technique évolue, les rouleaux fous aussi.

Profitez de la mise en place du VL+ pour faire aussi celle des rouleaux fous intégrés

Caractéristiques techniques:

- Capot articulé et muni d'un antidérapant
- Dimensions: 1080x1020 mm
- Masse maxi du véhicule: 4 t
- Décaissement nécessaire: 55 mm
- Garantie 5 ans

“Prime à la casse”

Possibilité de reprendre vos anciens rouleaux fous jusqu'à 400 € HT selon le modèle de rouleaux fous à récupérer