

Le mensuel des professionnels du contrôle technique

CT Magazine

Janvier 2018

N°162

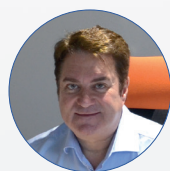
**MEILLEURS VŒUX
POUR**



2018

ANNÉE DE LA RÉFORME

L'entretien du mois



Philippe-Luc Derendinger :
« La réforme renforce la crédibilité
de la profession » (page 2)

Bilan

Une bonne année 2017 pour l'automobile,
avec une chute continue du diesel (page 10)

Juridique

Le projet de loi pour un État
au service d'une société de confiance (page 18)

N° commission paritaire :
0720 T 83354

L'année de la réforme

Après une année 2017 de préparation, 2018 sera celle de la réforme. La transposition de la directive européenne de 2014 en droit français avait été parfois présentée comme une réformette de peu de portée. On voit bien maintenant qu'il s'agit d'un texte qui modifie en profondeur le contrôle technique automobile et qui doit conforter sa légitimité. La profession s'y est préparée sérieusement et personne ne doute que le 20 mai 2018 se passera globalement bien au plan technique.

Ce qui s'est moins bien déroulé, en revanche, c'est l'information des automobilistes avant cette échéance. Certes, le message est passé concernant la hausse des tarifs, et personne ne pourra se dire surpris. Mais les approximations, les erreurs, les contre-vérités continuent de fleurir à longueur de colonnes dans les journaux et sur les fameux réseaux sociaux, qui sont devenus le déversoir des rumeurs les plus malveillantes ou les plus ridicules. Ainsi, récemment encore, certains titres de la presse régionale annonçaient qu'à l'occasion de la réforme, le contrôle deviendrait annuel à compter de la sixième année... Sans parler des 400 points de contrôle et de la nécessité de faire réparer les défaillances critiques dans les 24 heures sous peine d'amende etc.

Ces inepties, nous les avons déjà relevées dans notre édition de septembre 2017, et nous réclamions que la profession se manifeste pour rétablir les faits à destination du public. Cela a été chose faite dès l'automne dernier, avec une plaquette intitulée «Le vrai/faux du contrôle technique 2018» éditée par le CNPA et le ministère des Transports. Mais il faut croire que certaines rédactions préfèrent s'informer sur Facebook. De plus, avec la nouvelle limitation de vitesse à 80 km/h, les hausses de taxes sur les carburants, l'envolée des contraventions etc., les automobilistes se sentent agressés. Ce sentiment risque de les mettre dans le pire des états d'esprit pour affronter un contrôle technique plus sévère. Les contrôleurs devront-ils compléter leur formation par des cours de psychologie ?

CTM

L'entretien du mois

La réforme renforce la crédibilité de la profession

Philippe-Luc Derendinger, expert auprès des tribunaux, notamment dans le domaine automobile, analyse la réforme du contrôle technique d'un point de vue extérieur à la profession. Il y voit de nombreuses avancées et quelques points litigieux.



Philippe-Luc Derendinger : « Cette réglementation issue de la directive européenne, donne à la profession de nouvelles prérogatives qui renforcent sa crédibilité. »

CTM : La nouvelle réglementation qui interviendra le 20 mai 2018 apporte-t-elle, selon vous, une profonde modification du contrôle technique automobile et de réelles nouveautés pour la profession ?

Philippe-Luc Derendinger : Cette refonte va plus loin que de simples modifications des pratiques, c'est une nouvelle manière de voir les choses puisque, dans certains cas, on va demander au contrôleur de se prononcer non plus sur un simple constat mais également sur le jugement d'une réparation qui aurait pu être effectuée, au travers de points de contrôle notifiés notamment par le code «modification présentant un risque» ou par une prescription dans laquelle on retrouve des notions de «réparations non effectuées selon les règles de l'art».

CTM : Ce n'était pas le cas précédemment ?

PhD. : Dans l'ancienne réglementation, le contrôleur ne portait pas de jugement sur la réparation, par exemple on constatait qu'une pièce avait bien été remplacée mais on ne portait pas de jugement sur la façon dont elle avait été remplacée.

CTM : Pourriez-vous étayer cela par un exemple concret ?

PhD. : Lorsque l'on traite du point 611 (état général du châssis), un contrôleur qui aura notifié lors d'une visite initiale une corrosion excessive d'un élément (611 F 2) qui est une anomalie majeure soumise à contre-visite dans les deux mois, le propriétaire devra représenter son véhicule avec son soubassement

réparé. Lors de la contre-visite, le contrôleur devra juger de la conformité de la réparation et éventuellement notifier de nouveau un défaut, par exemple prescription 611 G2 (modification présentant un risque) qui peut être « adjonction excessive de produit colmatant » ou « réparation non effectuée selon les règles de l'art ».

CTM : Le contrôleur va donc détenir un véritable pouvoir de juger de la qualité de la prestation d'un réparateur ou d'un carrossier, avec comme sanction un retour du véhicule afin que la non-conformité initialement relevée soit réparée dans les règles de l'art ?

PhD. : Avec la nouvelle réglementation, la présomption de réparation conforme est remplacée par un contrôle qui devra vérifier la réparation et en valider ou refuser sa conformité.

CTM : N'est-pas comparable à la mission d'un expert automobile ?

PhD. : On s'en approche effectivement, mais ce que l'on oublie parfois de dire c'est qu'un contrôleur est un inspecteur qui, s'il n'a pas titre d'expert, a pour mission d'inspecter le véhicule et de déterminer dans un cadre réglementaire très précis, s'il est dangereux en circulation sur la voie publique.

CTM : Cette évolution importante du contrôle technique automobile renforce les prérogatives des contrôleurs mais également ses responsabilités ?

PhD. : En tous cas, la res-

« La présomption de réparation conforme est remplacée par un contrôle qui devra vérifier la réparation... »

ponsabilité du contrôleur se limite à des anomalies visibles, on ne peut pas lui reprocher de ne pas avoir vu ce qu'il ne pouvait pas voir lors du contrôle, le cadre réglementaire est très précis en ce sens. Si l'on s'en réfère à l'exemple précédent, le contrôleur qui n'aurait pas relevé une réparation non conforme (non effectuée dans les règles de l'art) engageait la responsabilité civile professionnelle du centre de contrôle, il ne s'agit pas ici de la responsabilité pénale qui supposerait par exemple que le contrôleur aurait sciemment triché.

CTM : La presse généraliste, parfois mal renseignée, a publié beaucoup de choses créant un vent de panique chez les automobilistes mais aussi des inquiétudes pour les contrôleurs. Il serait souhaitable de rétablir certaines vérités. S'agit-il d'une véritable épée de Damoclès que les contrôleurs auront à redouter dans le cadre de leur activité ?

PhD. : Il ne faut pas dramatiser. Parmi les multiples évolutions qui ont jalonné la profession depuis l'arrêté du 18 juin 1991, nul doute que celle-ci soit majeure, mais je ne doute pas que les contrôleurs auront le professionnalisme, les capacités de s'y adapter au travers des formations réglementaires. De plus, cette nouvelle réglementation issue de la directive européenne, donne à la profession de nouvelles prérogatives qui renforcent sa crédibilité dans le domaine de l'inspection automobile, ce dont il ne faut pas se plaindre.

CTM : Chacun s'accorde à reconnaître que les durées des contrôles et des contre-visites seront naturellement augmentées...

PhD. : Il y aura nécessairement une augmentation de la durée des contrôles, au moins dans un premier temps, durant une période d'adaptation. Selon les nouveaux critères techniques, les contrôles et les contre-visites seront généralement plus longs d'une dizaine de minutes. Chacun sait également que les prix des prestations seront majorés. Les contre-visites seront également plus longues,

par exemple un disque de frein soumis à contre-visite nécessitera de recontrôler l'intégralité de la fonction 1 freinage. Cela sera par exemple également valable pour la fonction 2 (Direction) avec un nouveau passage sur la plaque de ripage. En résumé, lors d'une contre-visite, il y aura beaucoup plus de passage sur le banc que précédemment.

CTM : Les amortisseurs seront-ils concernés ?

PhD. : Ce point a été effectivement soulevé. Toutes contre-visites notifiées sur le point



DRD Automotive :

Concernant précisément l'inspection automobile, les domaines d'application quotidiens de DRD Automotive sont : des missions d'expertise judiciaires près des juridictions civiles et pénales Françaises, mais aussi de très nombreuses missions d'expertise privées amiables.

Six collaborateurs qualifiés interviennent dans n'importe quel secteur technique d'activité du contrôle automobile.

Une équipe s'occupe également de la défense recours des centres de contrôle technique automobiles dans le cadre de conflits portant sur la mise en cause des prestations techniques d'un contrôleur. DRD-Automotive est un interlocuteur reconnu en matière de conseil dans le cadre de transactions amiables.

« amortisseurs » ou un des points du groupe « suspensions » devront nécessiter un nouveau passage sur le banc de suspensions pour tester l'efficacité et le déséquilibre.

CTM : la mort de la contre-visite gratuite est-elle scellée ?

PhD. : Cela paraît inéluctable si l'on ne veut pas mettre en péril l'équilibre économique des installations de contrôle. Je pense que l'augmentation générale des prestations est une mesure déjà actée par les centres.

CTM : Cela ne va-t-il pas nécessiter un travail pédagogique des centres vis-à-vis de leur clientèle ?

PhD. : Les médias n'ont pas toujours diffusé des informations très justes, ce qui a engendré des craintes pour les automobilistes. On peut s'attendre à une surchauffe du marché pendant le premier trimestre, car les automobilistes tenteront d'éviter que leur véhicule soit soumis à la nouvelle réglementation en se présentant au contrôle avant le mois de mai. C'est une situation que la profession a déjà connue lors de précédentes

Suite page 4 ►►

► Suite de la page 3 :

La réforme renforce la crédibilité de la profession

évolutions. En ce qui concerne les explications des résultats des procès-verbaux à la clientèle, les centres auront effectivement un travail pédagogique à effectuer qui consistera à expliquer au client qu'il s'agit bien de mesures ayant trait à la sécurité de leur véhicule tout en ayant soin d'en dédramatiser les conséquences.

CTM : La presse généraliste a aussi publié des contre-vérités quant aux défauts critiques, allant même jusqu'à prétendre que les automobilistes auront 24 heures pour effectuer la réparation...

PhD. : Il y a effectivement eu un amalgame fait entre la validité du contrôle et le temps de réparation. Dans le cas d'un véhicule mis en «défaillance critique», l'autorisation de circuler est limitée au jour du contrôle, mais le client a bien deux mois pour représenter son véhicule dans le cadre de la contre-visite. Cette mesure tombe sous le sens : sous l'ancienne réglementation, dans l'esprit de la clientèle, un véhicule présenté avec des pneus quasiment lisses, pouvait circuler ainsi pendant 2 mois avant d'être présenté à la contre-visite. C'était une mauvaise interprétation, car ce délai ne donnait pas pour autant droit à l'automobiliste de circuler au regard de la réglementation routière. Avec cette mesure les choses

deviennent donc claires pour les automobilistes. D'ailleurs il est noté au verso des procès-verbaux que «le contrôle technique n'exonère pas le propriétaire du véhicule de maintenir son véhicule en état en conformité avec le code de la route». La date de validité d'un contrôle technique n'est donc pas un chèque en blanc lui donnant droit de circuler.

CTM : Concernant l'état des pneu-

«La date de validité d'un contrôle technique n'est pas un chèque en blanc lui donnant droit de circuler.»

matiques, on a déjà vu le cas d'un tricheur qui avait remplacé ses pneus usés par d'autres quasiment neufs avant le contrôle, pour remettre ensuite les anciens. Si le véhicule est impliqué

dans un accident causé par l'usure prononcée des pneus, le centre de contrôle peut être poursuivi. Dans certains pays, comme le Maroc, des photos sont effectuées lors des contrôles, permettant aux centres de prouver leur bonne foi. La France devrait-elle suivre cet exemple ?

PhD. : Votre exemple illustre les limites du contrôle technique. La photographie de certains points qui peuvent s'avérer litigieux comme celui que vous évoquez semble effectivement une solution d'avenir. Dans le même esprit, dans le cas d'une fuite d'huile qui est un point de contre-visite, le client peut très bien passer son véhicule au Karcher avant sa présentation et masquer ainsi ce défaut.

Suite page 6 ►

EN BREF

Sébastien Danvel président d'Auto Sécurité



Sébastien Danvel vient d'être nommé président du réseau Auto Sécurité (groupe SGS France). Il remplace à cette fonction Eric Sarfati, nommé à la présidence du groupe SGS France en décembre dernier. M. Danvel, 44 ans, occupait le poste de directeur général du réseau depuis 2012.

« Avec le soutien permanent d'Eric Sarfati, nous avons franchi des étapes clés dans la vie du réseau et nous avons réussi à insuffler un véritable renouveau », souligne M. Danvel, qui note « l'obtention, pour la deuxième année consécutive, du label Capital Qualité de service ». Le réseau Auto Sécurité compte aujourd'hui 915 centres sur l'ensemble du territoire et les DOM. En 2016, 1.780 contrôleurs ont réalisé près de 3.684.500 contrôles obligatoires.

Diplômé d'une École de commerce (1995), Sébastien Danvel débute sa carrière chez GL Industries (composants automobiles). En 1999, il intègre le groupe PSA-Peugeot-Citroën, en tant que chef de zone Asie et développe l'activité en Inde, Chine et Japon. De 2004 à 2012, chez Nissan, il participe dans un premier temps à la création de 2 nouvelles filiales de la marque en Europe (Budapest et Helsinki), puis il prend la responsabilité des « Opérations commerciales » puis des « Ventes entreprises et loueurs pour les pays nordiques et baltes ». A partir de 2009, il est nommé directeur marketing Europe pour les véhicules utilitaires avant d'intégrer le Groupe SGS France en 2012.



« Les centres auront effectivement un travail pédagogique à effectuer qui consistera à expliquer au client qu'il s'agit bien de mesures ayant trait à la sécurité. »

► Suite de la page 4 :

La réforme renforce la crédibilité de la profession

CTM : Avez-vous un exemple de cas qui pourrait engendrer un litige sur un contrôle ?

PhD. : Ces cas sont assez rares et ne justifient pas d'inquiéter le contrôleur. J'en citerai cependant un. Concernant la fonction zéro « identification », il y a un point 041 « état de présentation du véhicule » avec un code 041a2 « état du véhicule ne permettant pas la vérification du point de contrôle ». Malgré quelques précisions complémentaires concernant ce point, on touche à une limite. Auparavant, le contrôleur était protégé par le point « contrôle impossible ». Mais ce point n'existe plus dans la nouvelle réglementation, de sorte que si par exemple, le véhicule est présenté avec un habillage bois, il va être de la responsabilité du contrôleur de dire s'il est capable d'effectuer ce point de contrôle. S'il estime que non, il devra notifier le code défaut 041a2 et le véhicule sera en contre-visite. A l'inverse, s'il prend la décision de ne pas noter ce défaut, cela signifiera qu'il a estimé que son contrôle était suffisant. Au cas où cet habillage cachait une anomalie, un litige est possible. Je conviens que cette situation concerne un cas assez rare mais il convenait d'en faire état.

CTM : On constate une pénurie de contrôleurs. Avec l'augmentation des prérequis (bac pro) il va être compliqué de recruter. Pour pallier cette difficulté, le certificat de qualification professionnel (CQP) a été



« La photographie de certains points qui peuvent s'avérer litigieux semble une solution d'avenir. »

mis en place. Cette mesure est-elle transitoire ou pérenne ?

PhD. : le CQP est une qualification qui a été intégrée dans l'arrêté du 18 juin. Pour l'accès à la formation, le prérequis est un diplôme de niveau 4 (Bac Pro). Si l'on ne répond pas à ce niveau, il est possible d'effectuer une formation plus longue qui permettra aux candidats qui n'ont pas un Bac-Pro, d'accéder à la profession. Le CQP étant inscrit dans l'arrêté, cette mesure ne devrait pas être transitoire.

CTM : Quels enseignements l'expert, très impliqué dans l'inspection des véhicules, retire-t-il de cette nouvelle réglementation ?

PhD. : Nos métiers sont différents, mais je relève que nous bénéficions de beaucoup plus de temps pour examiner et produire un rapport, alors que le contrôleur technique automobile ne disposera que de 45 à 60 minutes pour faire le sien. Il devra donc aller parfois très vite pour juger d'un point, on peut penser que ce n'est pas équitable. D'autre part, le contrôleur devrait avoir à disposition le matériel qui doit lui permettre d'effectuer son contrôle dans de bonnes conditions. Je prends pour exemple les rotules de suspension qui, en l'absence de plaque à jeux qui ne sont pas obligatoires dans le VL, contrairement au PL, sont la plupart du temps diagnostiquées au moyen de méthodes alternatives manuelles. A partir du moment où l'on doit porter un jugement sur un organe d'un véhicule, il conviendrait à mon sens qu'il soit effectué à l'aide d'un appareil de mesure aux capacités dûment référencées, identique aux moyens dont nous disposons, cela afin de ne pas décrédibiliser la profession aux yeux de la clientèle et d'éviter certains litiges bien inutiles. Deux exemples me viennent à l'esprit : l'appréciation de l'opacité des vitres, le contrôle des jeux de l'ensemble des organes de liaison au sol aux moyens de plaques à jeux et d'appareils de levage fonctionnel, car les experts de justice utilisent généralement les meilleures méthodes de contrôle pour répondre aux missions ordonnées par les tribunaux. ■

Propos recueillis par
Frank Ferré

EN BREF

Une surtaxe sur les VO

Dans le cadre du projet de loi de finances 2018, les députés ont voté une « taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation » qui frappe les véhicules de tourisme d'une puissance supérieure à 10 CV fiscaux. Cette taxe s'appliquera aussi aux véhicules d'occasion, et sera réduite d'un dixième par année à compter de la première immatriculation. Selon l'Argus, cette taxe concerne environ 9% du marché de l'occasion et ses conséquences sur les prix des VO ne sont pas prévisibles. La surtaxe est fixée à 100 € pour les 10 et 11 CV ; 500 € pour les 12/14 CV ; 1 000 € pour les 15 CV et plus. Quant au malus, dont le barème a également été voté par l'Assemblée nationale, il démarre désormais à 120 grammes de CO₂, à 50 € (au lieu de 127 grammes), puis s'accroît rapidement : 210 € à 128 g, 1 000 € à 140 g et 10 500 € à 185 g de CO₂.

Le marché auto européen en forme

Le marché européen de l'automobile a enregistré une année 2017 très favorable, à l'exception du Royaume-Uni, empêtré dans le brexit.

En Allemagne, le premier marché du continent confirme sa bonne santé, avec 3.44 millions de véhicules neufs immatriculés, en hausse de 2.7%. La part des motorisations diesel continue sa chute. En Italie, la hausse sur l'ensemble de l'année dernière atteint 8%, avec 1.9 million de premières immatriculations. Les constructeurs français y améliorent leur part de marché.

En Espagne, la hausse annuelle est également de 8%, pour un total de 1.2 million de ventes. L'association des constructeurs du pays (Anfac) s'est félicitée d'une « bonne année pour les immatriculations ».

Au Royaume-Uni, au contraire, les ventes ont chuté de 5.7% l'année dernière, à 2.54 millions d'immatriculations. Cette baisse fait suite à six années de hausse des ventes. Le marché a commencé à fléchir après le référendum sur le brexit. Par ailleurs, les motorisations diesel ont chuté de 17%, au profit principalement des hybrides et des électriques.