

CT Magazine

OCTOBRE 2019

N°181

Les nouveaux malus mettent les constructeurs en danger

(page 2)

L'entretien du mois



Philippe Derendinger :

Le banc de charge mettrait beaucoup de centres en difficulté (page 2)

La vie des centres

« Certains pratiquent des tarifs qui peuvent poser problème » (page 10)

(page 4)

SGS France adhère au CNPA

Equip Auto décerne les Grands prix de l'innovation automobile (page 16)

Juridique

Utilisation d'un véhicule électrique (page 22)



Les nouveaux malus mettent les constructeurs en danger

Le gouvernement annonce une hausse massive du malus écologique l'année prochaine. Une décision qui gênera les constructeurs au moment de financer le coûteux passage à l'électrique.

Les constructeurs européens d'automobiles perdent de l'argent en vendant des véhicules électriques et ils en perdront durant des années, tant que les volumes produits n'atteindront pas les seuils de rentabilité. Pour l'instant, ils compensent ces pertes par la vente de véhicules rentables, principalement des SUV, très prisés des automobilistes. Mais les SUV sont lourds et émettent des quantités notables de Co2. Le gouvernement, estimant que ces émissions doivent être réduites pour respecter les normes européennes, vient de décider, dans le projet de loi de finances pour 2020, d'augmenter fortement le malus écologique, ce qui risque de mettre les constructeurs en difficulté. La situation se complique encore, du fait de la baisse des ventes d'automobiles en Europe et dans le monde et de l'incertitude sur les tests d'homologation WLTP (*) des véhicules. Ce nouveau protocole aurait dû remplacer le cycle NEDC au 1^{er} janvier 2020. Son entrée en vigueur est repoussée probablement d'un semestre.

(*) WLTP : World harmonized light vehicles test procedure.

Suite page 20 ►►

Philippe Derendinger Le banc de charge mettrait beaucoup de centres en difficulté



Philippe Derendinger : « On demande aux contrôleurs de porter des jugements sur la réparation. »

Philippe Derendinger dirige DRD Automotive, une société d'expertise des véhicules dans le cadre de procédures judiciaires. Il intervient également dans le domaine du contrôle technique, ce qui lui donne un regard extérieur intéressant sur la profession.

CTM Magazine : Quelle est la proximité de DRD Automotive avec le contrôle technique automobile ?

Philippe Derendinger : Il faut savoir que dans le cadre de notre cabinet, il y a plusieurs experts, dont deux experts de Justice. L'un a notamment une solide expérience en tant que contrôleur chef de centre (en France et à l'étranger), mais aussi en tant qu'auditeur (en France et à l'étranger). L'autre exerce, parallèlement à son activité chez DRD, comme formateur et maintien de qualifications.

CTM : Depuis le 20 mai 2018 et la directive européenne, la profession s'est engagée dans une profonde

évolution. Quel est votre sentiment à ce sujet ?

PhD : Il s'agit plus d'une révolution que d'une évolution puisque dans le cadre de cette directive on demande aux contrôleurs de porter des jugements sur la réparation et donc d'avoir une activité qui va au-delà de leurs anciennes prérogatives. Cela s'apparente plus à l'expertise qu'au contrôle tel qu'il était défini avant le 20 mai.

CTM : Cette réforme a-t-elle été bien perçue par les contrôleurs ?

PhD : Au début c'était un grand virage que certains contrôleurs ont eu un peu de mal à prendre, sans compter les craintes que provoquaient ces nouvelles res-

ponsabilités. Actuellement, on constate qu'avec les différentes formations et une période d'acclimatation, les contrôleurs se sont adaptés. Leur rôle est devenu véritablement déterminant du fait des prises de positions qu'ils doivent prendre sur pas mal de thématiques susceptibles de parfois les mettre en cause.

CTM : Si vous aviez à qualifier d'une phrase cette nouvelle réglementation, quelle serait-elle ?

PhD : j'emploierais les termes « prise de responsabilité ». Il nous paraît normal qu'un contrôleur, puisque c'est son métier, soit apte à dire et clairement définir si un véhicule est toujours en état de circuler sur les routes en toute sécurité. Il peut dorénavant porter des jugements et se positionner au-delà d'un texte qui le guide sans l'enfermer dans un carcan. Auparavant, il pouvait se retrancher, s'abriter derrière une réglementation très stricte. A l'évidence, ce nouveau contrôle lui laisse plus de liberté, il lui permet de se positionner sur la dangerosité du véhicule qu'il examine.

CTM : Pensez-vous que ce nouveau contrôle puisse contribuer à faire baisser le nombre des accidents ?

PhD : Le durcissement de certains points de contrôle devrait logiquement améliorer la sécurité des véhicules. Cela dit, les accidents liés à des défaillances des véhicules sont quand même extrêmement rares et ne représentent qu'une très faible part des accidents de la route. Mais lorsque le contrôle technique relevait un châssis perforé par la corrosion, le véhicule pouvait continuer à circuler, ce qui n'est plus le cas.

CTM : La France est-elle à la pointe du contrôle technique au sein de l'Union Européenne ?

PhD : Nous appliquons la directive européenne comme il se doit, même si cette nouvelle directive est imposée

à tous les pays membres, nous n'avons pas encore assez de recul sur ce qui se fait dans les autres pays de l'UE pour vous répondre précisément.

CTM : La France ne s'est-elle pas montrée zélée en ce qui concerne

les mesures de pollution et les seuils qu'elle a retenus avec la loi de transition énergétique ?

PhD : La directive européenne prévoit effectivement un cadre minimum, mais elle permet aux membres de l'UE d'aller plus loin s'ils le

souhaitent. Avec la loi de transition énergétique, la France avec la norme 10.025, qui a de plus été remaniée, a effectivement mis la barre un peu plus haut en ce qui concerne les mesures de pollution des véhicules.

Suite page 4 ►►

LA RELANCE PAR « CTMAILING » OU COMMENT BOOSTER VOTRE POLITIQUE MARKETING

À ce jour peu de professionnels ne font pas de relance clientèle, la question qu'il faut se poser est de savoir si la solution adoptée est la plus aboutie et par conséquent la plus efficace. Les solutions faisant appel au « numérique », SMS ou autres ne suffisent pas à assurer une couverture complète des prospects (modifications des numéros d'appel, consultations des SMS etc...), le courrier-papier reste le moyen le plus sûr.

CTMAILING assure ce service depuis 25 ans, nous traitons en moyenne 300 000 relances par mois pour plus de 1 300 centres de contrôle et

proposons des relances personnalisées selon les demandes de nos clients.

Un nouveau produit compris dans notre prestation de base: un outil de gestion qui permet à nos clients de géolocaliser sur leur compte personnel ouvert sur notre site internet la provenance de leurs clients et d'analyser leur réactivité.

Nous avons également mis en place un système de relance apprécié de votre clientèle professionnelle qui ne la court-circuitera pas dans ses relations avec ses clients.

La première condition pour commencer un contrôle technique, c'est que le client franchisse la porte du centre de contrôle, c'est ce à quoi nous nous attachons.

Site web : www.ctmailing.com • Email : ctmailing@orange.fr
Téléphone du lundi au vendredi : 06 07 02 82 09



SGS France adhère au CNPA

Avec l'arrivée des trois enseignes du groupe, tous les réseaux de contrôle technique sont désormais réunis au sein du syndicat.



Francis Bartholomé



Eric Sarfati

La nouvelle était attendue depuis quelques semaines : le groupe SGS France et le CNPA ont annoncé le 15 octobre dernier au salon Equip Auto, l'adhésion au syndicat du groupe de contrôle technique. Avec l'arrivée de Sécuritest, Auto sécurité et Vérif'auto, tous les réseaux de contrôle technique français se trouvent désormais réunis au sein du CNPA.

La nouvelle a été annoncée, sur le stand du syndicat, par Eric Sarfati, président de SGS France et Francis Bartholomé, président du CNPA, au cours d'une confé-

rence de presse. Ils ont précisé les enjeux de l'adhésion et les sujets prioritaires qu'ils entendent défendre ensemble auprès des plus hautes instances sur les marchés de la mobilité : réglementation du contrôle technique ; homologation, expertise et immatriculation ; réforme du permis de conduire ; analyse des produits pétroliers ; évolutions technologiques et véhicules propres... Autant d'activités susceptibles de connaître, à l'avenir, des évolutions stratégiques.

Sébastien Danvel, président d'Auto Sécurité, Laurent Palmier, président de Sécuritest et Philippe Fusiller, directeur des relations institutionnelles de SGS France, ont participé aux échanges avec les médias.

CTMagazine reviendra sur cette adhésion dans sa prochaine édition.

L'entretien du mois

► Suite de la page 3 :

Philippe Derendinger : Le banc de charge mettrait beaucoup de centres en difficulté.

CTM : Le contrôle cinq gaz, incluant les Nox, est prévu pour 2022. Les équipementiers travaillent sur deux types de matériels : les bancs statiques et les bancs de charge. L'administration serait plutôt favorable au banc de charge, plus fiable mais très cher et encombrant. Quelle analyse avez-vous à ce sujet ?

PhD : La problématique majeure de ce contrôle réside dans le montant de l'investissement que les centres devront supporter, sans oublier l'impossibilité pour certaines installations de libérer une surface suffisante pour accueillir un banc de charge. Certains équipementiers travaillent pour proposer un banc de freinage qui inclurait un banc de charge. Dans ce cas encore le montant de l'investissement sera déterminant. A mon sens, si la solution du

banc de charge était retenue, beaucoup de centres se retrouveraient en difficulté.

CTM : On dit que les diesels Euro 6 ne polluent pas plus que les véhicules à essence. Est-ce exact ?

PhD : Dans le cadre de la norme Euro 6, on s'aperçoit effectivement que les motorisations diesel jouissent de systèmes de dépollution de plus en plus performants. Dans le même temps, les motorisations essence, dans le cadre de l'augmentation de leurs performances, commencent à émettre un certain nombre de particules fines et des Nox en moindre proportion que les diesels mais qui tentent à rétablir un certain équilibre en les deux types de motorisations.

Suite page 6 ►►

EN BREF

SGS s'engage contre le cancer du sein



Pour la seconde année, les réseaux du groupe SGS (Auto-sécurité, Sécuritest, Vérif'auto) s'impliquent dans la prévention du cancer du sein à l'occasion de l'opération de dépistage « Octobre rose ».

Les presque 2 000 centres de contrôle technique du Groupe SGS vont relayer la campagne portée par l'association partenaire « Le Cancer du Sein, Parlons-en ! ». Port de badges pour le personnel, distribution de rubans aux client(e)s, affiches explicatives et appel massif aux dons en faveur de la recherche (www.cancerdusein.org) sont les actions concrètes qui vont être déployées dans chaque centre. Ces dons seront reversés à l'association, ainsi que les 50 000 € offerts par SGS.

Marché auto : fausse reprise

Le marché automobile français a progressé de 16.6% en septembre, compensant la chute des ventes de septembre 2018, causée par l'introduction du nouveau cycle d'homologation WLTP. Sur les 9 premiers mois de l'année, les immatriculations ont baissé de 1.28%, avec 1.64 millions de véhicules mis en circulation, selon les chiffres des constructeurs (CCFA).

Les ventes de véhicules diesel poursuivent leur reflux, qui affecte maintenant les véhicules d'occasion. Dans un marché de l'occasion en hausse de 5.2% en septembre, les diesel baissent de 0.4%, passant sous la barre des 60% (58.7%).

Véhicules électriques en hausse

L'année 2019 voit le véritable décollage des ventes de véhicules électriques. 4 724 VL tout électrique ont été immatriculés en septembre, soit 36 545 depuis le début de l'année (+37%).

Malus sur le poids

La commission Développement durable de l'Assemblée nationale a adopté un malus sur le poids des véhicules, qui s'ajoutera au malus frappant les émissions de Co2. Cette taxe sera de 15€ par kilo au-delà de 1 300 kg, elle ne s'appliquera pas aux véhicules électriques et aux hybrides rechargeables.

CONTRÔLE DES LIAISONS AU SOL Freinage Poids Lourds



- Cadre génie civil compact
- Sécurité conforme à la norme
- Fonctionnalités évolutives

Made in France

Robustes et compacts, les bancs de freinage CAP9110 conçus et développés par Capelec s'intègrent dans tous les génies civils. Ils disposent également d'un ensemble sécurité machine et bénéficient de mises à jour logiciel régulières.



Compact et adaptable



Sécurité Europe



Mises à jour logicielles



Télmaintenance



Écran tactile

► Renseignements sur demande
Tel. 04 67 156 157 contact@capelec.fr www.capelec.fr

Faites confiance au leader français des équipements de contrôle technique.



ÉMISSIONS



FREINAGE



ÉCLAIRAGE



EOBD



RÉSEAU



30 Years of Innovation since 1989



Tel. +33 (0)4 67 156 156
contact@capelec.fr
www.capelec.com



► Suite de la page 4 :

Philippe Derendinger : Le banc de charge mettrait beaucoup de centres en difficulté.



« Actuellement, la réglementation est claire : le responsable lors d'un accident est le conducteur du véhicule. »

CTM : Comment devra-t-on contrôler les véhicules autonomes ces prochaines années ?

PhD : Concernant le véhicule autonome, la difficulté sera de savoir où placer le curseur du contrôle technique. Ces véhicules seront bourrés de technique et d'électronique qui à ce jour ne sont pas accessibles aux contrôleurs. Il faudra déjà que les pouvoirs politiques demandent aux constructeurs qu'ils acceptent de mettre à disposition les informations qui permettront au contrôle technique d'avoir accès à ces systèmes.

CTM : Avec l'OBD, ne pourra-t-on pas accéder à ces données ?

PhD : L'OBD donne uniquement accès à des informations concernant la motorisation en lien avec la dépollution, c'est un système bridé autant que le peuvent les constructeurs afin de protéger d'autres informations concernant le véhicule. Par cette prise, les constructeurs ont accès à l'ensemble des calculateurs, il serait souhaitable que le contrôle technique automobile puisse avoir accès à d'autres paramètres que la dépollution.

CTM : Comment établir la responsabilité lors d'un accident dû à une défaillance du système autonome ?

PhD : Actuellement, la réglementation est claire : le responsable lors d'un accident est le conducteur du véhicule.

On ne peut pas aujourd'hui donner une quelconque responsabilité à une machine. Il faudra donc, dans le cas que vous évoquez, faire évoluer la réglementation. Les constructeurs sont assez frileux sur le sujet car ils redoutent des mises en cause avec des répercussions financières. Le problème est de savoir comment réagiront les systèmes autonomes face à une situation accidentogène.

CTM : Des centres en difficulté avec des clients ou l'administration vous appellent et vous demandent de les assister. Vos prestations ont-elles permis aux entreprises de mieux se défendre ?

PhD : Ce type de prestation est effectivement une des facettes de notre activité. Nous avons eu l'occasion de participer à des réunions contradictoires auprès des Dreal et en Préfecture, voire dans le cadre de défenses recours lors d'expertises judiciaires. Nombre d'experts ne maîtrisent pas le métier de contrôleur et les règles applicables à la profession, ce qui n'est pas notre cas. Cela nous permet, lors de ces réunions, d'apporter notre valeur ajoutée. En général, nos clients apprécient l'utilité de nos prestations. Bien entendu, tout n'est pas défendable et dans ce cas là, l'impossible nul n'est tenu. ■

Propos recueillis par
Frank Ferré

PUBLICATION JUDICIAIRE

Par décision du Tribunal de Grande Instance de Paris du 28 juin 2019, les sociétés 1806 et MONCONTROLE-TECHNIQUEAUTO.FR, ont été enjointes de cesser d'utiliser, sur tout support, la marque française semi-figurative « ContrôleTechniqueGratuit.com », et de procéder à la radiation du nom de domaine www.controletechniquegratuit.com.

Il a été jugé qu'en faisant usage du signe déceptif « ContrôleTechniqueGratuit.com », de nature à créer un risque de confusion et à induire en erreur le consommateur sur la réalité du prix ou du mode de calcul du prix des services proposés sur la plateforme www.controletechniquegratuit.com, la société 1806 et la société MONCONTROLETECHNIQUEAUTO.FR ont commis des actes de concurrence déloyale à l'égard du Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) en sa qualité de syndicat représentant les professionnels du secteur du contrôle technique automobile.

DEVENEZ CONTRÔLEUR AUTOSUR

Pourquoi choisir AUTOSUR ?



Vous serez heureux
d'être au service de vos clients



Vous veillerez à leur sécurité



Vous aiderez à
préserver l'environnement

Envoyez votre **CV** et votre **lettre de motivation** à :

recrutement@autosur.com

- Recrutement en **CDI** dans toute la France avec évolution de carrière possible
- Profils recherchés : **débutants** ou **expérimentés**