

CT Magazine

JANVIER 2019
N°173

Meilleurs vœux à tous pour cette nouvelle année!!!

L'entretien du mois



Thibault Riester (Contrôleplus) :
Le gouvernement ne se fonde
pas sur les données économiques
de la profession (page 2)

La vie des centres

A Valenciennes, les Minez
font de la résistance (page 12)

Pollution

Transition énergétique :
le grand chamboule-tout (page 14)

Juridique

Le projet de loi « Pacte »
pour la croissance des entreprises (page 20)

Le pire évité

L'année 2018 n'a pas été de tout repos pour la profession. La réforme du 20 mai restera comme une des évolutions réglementaires majeures du contrôle technique depuis l'arrêté du 18 juin 1991. La profession s'y était préparée, elle a relevé le défi et tout s'est bien passé. En juillet, les réglophares électroniques et la mise aux normes de leur zone d'utilisation (SRV 42 B) sont presque passés inaperçus tant les centres de contrôle étaient en préparation du contrôle renforcé des véhicules diesel qui devait intervenir le premier janvier 2019.

Début décembre, tous les centres n'étaient pas encore équipés des nouveaux matériels ou des mises à jour compatibles, mais la grande majorité des professionnels était dans les starting-blocks. L'administration les avait prévenus qu'il n'y aurait pas de report de la date du premier janvier. Et là, coup de théâtre, le 4 décembre le Premier ministre suspendait la mise en application de la mesure et la reportait au premier juillet. Depuis lors, la profession est sonnée par ce que certains ont qualifié de « rétropédalage ». Quant au prix des contrôles en 2019, chacun savait qu'il n'était pas question de les augmenter. Ce coup de tonnerre a provoqué chez les plus inquiets, le sentiment que cette nouvelle année ne serait pas aussi simple que cela.

Soyons positifs : le pire a été évité, la réforme n'est pas supprimée mais simplement différée et une suppression pure et simple ne paraît pas probable. Il y aura bien un différé de retour sur investissement de 6 mois, période durant laquelle les entreprises pourront fiscalement amortir le nouveau matériel.

Toute l'équipe de CTMagazine vous remercie une fois de plus de votre fidélité et tient à vous souhaiter, ainsi qu'à vos proches, ses sincères vœux de santé et de réussite durant cette nouvelle année.

Frank Ferré
Directeur de la publication

Thibault Riester (Contrôleplus) : Le gouvernement ne se fonde pas sur les données économiques de la profession

A la tête de Contrôleplus, Thibault Riester gère 14 centres VL et 3 centres PL en Île-de-France. Il regrette l'emballlement du gouvernement à répondre aux demandes des « Gilets jaunes » en matière de contrôle technique.



Thibault Riester : « Je doute que le gouvernement ait autorité à bloquer les tarifs. »

CTMagazine : La période est compliquée pour la profession, avec le report au 1^{er} juillet du contrôle pollution renforcé sur les véhicules diesel, alors qu'une grande majorité des centres était équipée de nouveaux opacimètres ou avait procédé à la mise à jour de leurs matériels compatibles. Comment avez-vous vécu ces événements ?

Thibault Riester : J'en ai été très désolé car on ne s'attendait pas à ce report. Nous avons déjà connu une situation comparable avec le contrôle des deux-roues pour lequel nous nous étions

préparés. En ce qui concerne la situation actuelle, nous avons dû investir plus de 90.000 € hors taxe pour mettre à jour ou remplacer nos opacimètres, nous étions prêts le 28 décembre. Je rappelle que nous avons précédemment investi dans l'OTC-Lan, les réglophares électroniques, la SRV 42 B au premier juillet concernant la mise aux normes de la zone d'utilisation de ces matériels, les extracteurs de fumées ainsi que la ventilation des locaux pour les centres qui ne sont pas traversant, imposés par la Cramif. Pour une structure importante comme la nôtre, ce sont des investissements considérables et très lourds, une simple baisse de fréquentation peut produire des effets désastreux. Ce décalage de six mois me semble dû à un emballlement du ministère à répondre à certaines demandes précipitées des « gilets jaunes ». Cela dit nous avons peut-être évité le pire, car nous redoutions que la mesure soit tout bonnement balayée d'un revers de manche.

CTM : Le gouvernement, par la voix du ministre François de Rugy, a invité la profession à ne pas augmenter les prix des prestations durant l'année 2019, aviez-vous l'intention de majorer vos prix ?

T.R. : Je doute que le gouvernement ait autorité à bloquer les tarifs. Il n'était cepen-

dant pas prévu pour nous de majorer les prix en 2019. Je ne pense d'ailleurs pas qu'augmenter les tarifs au premier janvier soit une décision commerciale adaptée à la situation. En ce qui nous concerne, nous avons déjà procédé à une légère augmentation en début d'année 2018 car nous savions qu'avant le 20 mai beaucoup

de véhicules seraient présentés au contrôle afin d'éviter les conséquences réglementaires dues au nouveau contrôle, ce qui s'est avéré exact avec le pic d'activité que l'on a connu.

Bien entendu, nos tarifs ont été majorés à partir du 20 mai, comme dans l'ensemble de la profession. Cette politique tarifaire

nous a permis de mettre un peu de trésorerie de côté dans le but de faire face à l'importante baisse de fréquentation à laquelle nous avons dû faire face depuis le 20 mai. Je précise toutefois qu'en ce qui me concerne, les prix actuellement pratiqués sont à peu de chose près les mêmes qu'en 2008, période durant laquelle la profession eut à faire face à une forte concurrence et à différentes offres *low-cost* qui déstabilisaient le marché. De plus, toutes nos contre-visites sont payantes depuis le 20 mai. Cela dit, je persiste à penser qu'un tarif de 100€ serait plus proche de la réalité économique que 75€.



« Le report n'est effectivement pas applicable dans le PL et c'est pour nous une chance. »

CTM: Actuellement, quels prix pratiquez-vous ?

T.R.: Nous avons différents bassins concurrentiels, nos tarifs s'échelonnent de 75€ à 85€ TTC. Il ne faudrait cependant pas que le gouvernement pense que nos tarifs sont trop élevés, car il ne se fonde pas sur les données économiques **Suite page 4 ►►**

Actualité

Appel à la modération des prix

Après l'annonce surprise par le Premier ministre du report au 1^{er} juillet du nouveau contrôle pollution des véhicules diesel, des rencontres entre le CNPA, accompagné par l'ensemble des réseaux, et les services de Matignon, puis avec le ministre de la Transition écologique François de Rugy, ont permis de clarifier la situation. Nous publions ci-dessous le communiqué du CNPA que les délais d'impression ne nous avaient pas permis de diffuser dans CTMagazine de décembre.

« **S**uite aux annonces du Premier ministre sur le contrôle technique, les professionnels du secteur réunis autour du CNPA ont pu échanger avec le ministre de la Transition écologique et solidaire, François de Rugy pour détailler et mettre en œuvre les mesures attendues. »

« Afin de tenir compte des préoccupations soulevées par les Français, il a été décidé de reporter de 6 mois le renforcement du contrôle pollution des véhicules diesel, dont l'entrée en vigueur était initialement prévue le 1^{er} janvier 2019. »

« Parallèlement, le CNPA, qui représente les professionnels du secteur,

s'est engagé à participer activement au « grand débat national » afin de mieux expliquer le rôle du contrôle technique : levier public sans équivalent, actionné par des experts qualifiés et indépendants, il permet de s'assurer du bon niveau de fiabilité du parc automobile et d'en limiter les émissions polluantes. »

« Dans un souci de transparence et d'amélioration de l'information aux consommateurs, le CNPA s'est engagé à mettre en place, courant 2019, sous la supervision de la DGCCRF, une plateforme d'information des consommateurs, recensant les centres existants, leurs prestations proposées et les tarifs associés. »

« Enfin, compte-tenu des attentes des Français en matière de pouvoir d'achat, le gouvernement a rappelé sa confiance en la responsabilité des chefs d'entreprise du contrôle technique, qui malgré des niveaux d'investissements importants, devront s'attacher à maintenir à un niveau constant les prix pratiqués. »

« C'est en ce sens, que les enseignes des réseaux de contrôle technique – Auto Sécurité, Autosur, Autovision, Sécuritétest, Dekra, Norisko et Autocontrol – ont pris l'engagement d'appeler leurs affiliés à une modération des prix en 2019. » ■



« Le recrutement est un vrai problème, le durcissement des prérequis n'est pas un cadeau pour la profession. »

► Suite de la page 3 :
Thibault Riester (Contrôleplus) :
Le gouvernement ne se fonde pas sur les données économiques de la profession

de la profession mais sur les revendications des usagers. Or l'écart entre les deux n'est pas négligeable. Le gouvernement s'est intéressé au contrôle technique car il faisait partie de la liste des revendications des gilets jaunes au tout début du mouvement. On peut espérer qu'il n'y ait plus de remise en question de ce report.

CTM : Quelle en est de la fréquentation des centres VL en cette période socialement troublée ?

T.R. : Nous subissons, comme l'ensemble de la profession, une baisse d'activité. C'est dommageable mais cependant moins préoccupant que pour d'autres secteurs d'activité, comme l'habillement, dont la baisse pour certains est de l'ordre de 60 % ce qui n'est pas notre cas. D'autre part, même si cette période est difficile pour nous, il ne s'agit en grande majorité que de reports de fréquentation, alors que pour d'autres professions ce qu'ils auront perdu ne sera probablement pas comblé plus tard.

En ce qui nous concerne, les augmentations du 20 mai nous permettent de limiter les effets de cette baisse de fréquentation mais malheureusement pas suffisamment. Sur trois à quatre mois c'est gérable, il ne faudrait vraiment pas que cette situation perdure.

CTM : Contrôleplus exploite également 3 centres de contrôle P.L. qui ne sont pas concernés par le report au premier juillet 2019 du contrôle diesel renforcé, comment cela se passe-t-il ?

T.R. : Ce report n'est effectivement pas applicable dans le PL et c'est pour nous une chance. Depuis le premier janvier, nous travaillons avec les nouveaux seuils et les nouveaux protocoles de procédure du contrôle des émissions. Cependant, j'ai lu dans la presse un recours du SNCTA afin que le report soit également appliqué dans le PL.

CTM : Les prises de mesures avec les nouveaux opacimètres posent-elles quelques problèmes lors des contrôles ?

T.R. : A l'origine, on nous avait prévenus que les centres non équipés de matériels conformes concernant les opacités de fumées ne pourraient plus effectuer de contrôles à partir du premier janvier 2019. Cette date butoir a été reportée au 31 janvier. Nous utilisons actuellement les nouveaux matériels mais avons encore le droit d'utiliser les anciens jusqu'au 31. Avec les nouveaux opacimètres nous avons encore quelques soucis de captage au niveau des prises de régimes moteurs, avec des disparités entre les différentes marques de matériels. Je crois savoir que ce problème est actuellement à l'étude. Lorsque le véhicule est équipé d'une prise OBD, le problème ne se pose pas pour le régime-moteur. Par contre, lorsqu'il n'y a

pas de prise OBD, nous devons brancher les fameuses petites pinces sur la batterie ou sur l'allume-cigare et dans ce cas nous ne parvenons pas à obtenir des régimes stables, du coup le logiciel diagnostique un régime instable, nous avons dû pour certains véhicules refaire le test jusqu'à 17 fois...

CTM : A ce jour, avez-vous résolu ce problème ?

T.R. : Il existe une option, qui coûte malheureusement de 500 à 1000 €, disponible chez les équipementiers. Il s'agit d'un capteur à vibrations qui détermine le régime-moteur au moyen de sa vibration. C'est un outil très satisfaisant, simple d'utilisation, précis et fiable. Il est regrettable qu'il n'ait pas fait partie à l'origine de l'offre des équipementiers qui prétendent que leurs appareils sont adaptés à tous les types de véhicules, or, ce n'est pas le cas. Avec ce capteur à vibrations nous pouvons contrôler tous les véhicules quel que soit leur date de première mise en circulation.

CTM : Que pensez-vous de l'évolution réglementaire dans laquelle s'engage le contrôle technique automobile en France ?

T.R. : Cette évolution va dans le bon sens, elle tend à assainir l'état du parc de véhicules roulants et surtout à améliorer l'environnement et la sécurité routière mais pas mal d'anomalies subsistent avec cette nouvelle réglementation. **Suite page 6 ►►**

► Suite de la page 4 :

Thibault Riestler (Contrôleplus) :

Le gouvernement ne se fonde pas sur les données économiques de la profession

Il y a encore certaines choses à affiner, d'autres à rendre moins exigeantes pour les automobilistes. Il existe des points pour lesquels on a quelques scrupules dans leurs applications, dans le PL comme dans le VL.

CTM : Avez-vous des remarques concernant l'utilisation du nouveau phrasier ?

T.R. : En VL comme pour le PL, plusieurs points ont été malheureusement regroupés, par exemple au niveau des systèmes d'amortissement et de la direction. Du coup, à la lecture du PV, il est impossible d'identifier la pièce en cause. Même si nous comprenons qu'il s'agit d'une traduction de l'anglais, il nous paraît très compliqué et contraignant pour les professionnels de l'automobile qui ne savent pas du tout sur quel élément intervenir. Nous sommes contraints d'identifier les pièces à remplacer au moyen d'une bombe fluo. Cette situation me paraît absurde et demande aux contrôleurs beaucoup de temps pour expliquer aux clients les éléments précisément concernés. On met en place une nouvelle réglementation qui fait un bond en arrière sur le plan de la compréhension des défaillances. L'ancien n'était déjà pas toujours clair, le nouveau aurait dû être beaucoup plus précis et affiné. C'est vraiment dommage et je pense que cela dévalorise la profession.

CTM : Vos contrôleurs se sont-ils adaptés facilement à la nouvelle réglementation du 20 mai ?

T.R. : Nous avons essayé de bien faire les choses, tout d'abord en prévenant les clients dont nous détenions les e-mails. Nous avons également communiqué au moyen de flyers, sur notre site internet, de sorte que nous avons effectué en amont un important travail pédagogique. Finalement, les interdictions de circuler sont restées marginales, notre travail d'information a donc porté ses fruits. En ce qui concerne l'assimilation du

nouveau phrasier, depuis le 20 mai nous restons en contacts avec les Dreals, avec lesquelles nous échangeons parfois. En cas de doute, nous n'hésitons pas à demander leur avis. Nous essayons de ne pas être plus alarmistes qu'il convient et préférons lever un doute lorsque cela nous apparaît opportun.

CTM : Les contre-visites critiques ont-elles posé problème avec votre clientèle ?

T.R. : En majorité, nos explications ont été bien acceptées par notre clientèle. Les véhicules présentés au contrôle sont beaucoup mieux préparés qu'avant, c'est un point positif.

CTM : Le recrutement d'un contrôleur est-il actuellement un problème ?

T.R. : Le recrutement est un vrai problème, le durcissement des prérequis n'est pas un cadeau pour la profession. Je fais des conférences dans tous les lycées professionnels de l'Ile-de-France pour présenter aux futurs bacheliers le contrôle technique ainsi que l'entreprise Contrôleplus. Je me suis déplacé dans 5 lycées ainsi qu'au GARAC : je n'ai eu aucun retour factuel malgré quelques entretiens qui n'ont pas abouti à ce jour. Je ne perds cependant pas espoir, c'est un travail de longue haleine et, avec le temps, il y aura des résultats. Notre avantage en tant que recruteur, c'est de pouvoir proposer des évolutions de carrières car nous exploitons 14 centres VL et 3 PL et nous avons régulièrement de belles opportunités à proposer.

CTM : Qu'attendez-vous de l'année 2019 ?

T.R. : Sortir de toutes ces perturbations de fréquentation des centres, entre le rush d'avril 2018, l'effondrement qui l'a suivi et le mouvement des « gilets jaunes », redonner à notre profession une vitesse de croisière pérenne et stable. Évidemment, davantage de contrôles des forces de l'ordre pour rendre le contrôle technique appliqué, même si cela est d'évidence difficile en cette période de contestations. ■

Propos recueillis par
Frank Ferré

EN BREF

CO2 : l'Europe punit les constructeurs

Mauvaise nouvelle pour les constructeurs d'automobiles : après des mois de votes et de négociations, le Parlement et le Conseil européens sont parvenus à un accord fin décembre sur la réduction des émissions de CO2 des voitures. Et c'est l'option dure qui l'a emporté : la réduction devra atteindre 37,5% entre 2021 et 2030. Ce compromis est proche de la position du Parlement, qui réclamait une baisse de 40%. Il va contraindre les constructeurs à accélérer les programmes d'électrification de leurs gammes, sous peine de devoir payer de très lourdes pénalités. Ceux-ci dénoncent d'ailleurs une décision qui menace l'emploi dans l'automobile, dont la chaîne de valeur emploie plus de 13 millions de personnes en Europe. L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) demande à Bruxelles un plan concret pour atténuer les conséquences sociales de cette décision.

Le SNCTA demande le report du contrôle PL

Le Syndicat national du contrôle technique automobile (SNCTA) demande au gouvernement de reporter le contrôle pollution renforcé des poids-lourds au 1^{er} juillet, comme pour les véhicules légers.

Le syndicat fait valoir que les centres PL ont obtenu un délai d'un mois, jusqu'au 1^{er} février, pour s'équiper de matériels conformes. Mais ce délai lui semble trop court du fait des difficultés que rencontrent les équipementiers pour livrer à temps des matériels fiables.

Le marché auto français plonge

Le marché automobile français a terminé l'année 2018 dans des conditions acrobatiques, après quatre mois de baisse des ventes suivant deux mois de fortes hausses, causées par la mise en œuvre de la nouvelle norme d'homologation environnementale WLTP.

Malgré un mois de décembre en chute de 14,5%, le bilan pour l'année entière reste positif, à +3%, avec un total de 2 173 500 immatriculations. Cependant, cette année record risque d'être suivie d'un exercice 2019 moins satisfaisant. Les analystes prévoient une chute des ventes de l'ordre de 3 à 4 %.