



Le contrôle technique à l'heure européenne

- **Tout sur les évolutions attendues dans le secteur du contrôle technique automobile**
- **Les réseaux Sécuritest – Auto Sécurité face à ces évolutions**
- **Emploi - formation : un enjeu majeur et urgent**

Eric Sarfati, Président de SGS France ;
Laurent Palmier, nouveau Président du réseau Sécuritest ;
Sébastien Danvel, Directeur général d'Auto Sécurité ;
Sophie Buet, Responsable Marketing et porte-parole des réseaux.

Rappel sur le contrôle technique

Pourquoi a t'il été créé ?

Le contrôle technique des véhicules légers est devenu obligatoire à compter du 1^{er} janvier 1992. Il est réglementé par le Code de la Route (articles R. 323-1 à R. 323-26) et un arrêté du 18 juin 1991, modifié par plusieurs arrêtés depuis.

Un double objectif :

- Renforcer la sécurité sur les routes et ainsi réduire la mortalité routière en vérifiant le bon fonctionnement des organes de sécurité ;
- Préserver l'environnement en ayant un parc de véhicules roulant respectueux des normes en vigueur et en contrôlant les émissions polluantes. Il est pour cette raison sous tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire.

Le contrôle technique permet de s'assurer du bon état d'usage et d'entretien du véhicule

Le premier contrôle doit être effectué dans les six mois qui précèdent la date du quatrième anniversaire de la première mise en circulation du véhicule. Il doit ensuite être renouvelé tous les deux ans.

Il est aussi requis en cas de vente d'un véhicule d'occasion à un particulier.

Quel marché aujourd'hui ?

Un marché réglementé :

Le contrôle technique est indépendant du commerce et de la réparation automobile. Ce principe, régi dès l'arrêté du 18 juin 1991, est fondamental pour la profession et fait partie de l'ADN du groupe SGS.

La profession opère sous agréments délivrés par l'État et elle fait l'objet d'une surveillance de plus en plus appuyée, à tous les niveaux. Ainsi, un agrément est délivré à chaque :

- Centre de contrôle
- Contrôleur, qui doit également répondre à des exigences strictes (casier judiciaire B2 vierge et obligation de formation annuelle de 20 heures).
- Réseau, qui détient une « Délégation de Service Public ».

Le renouvellement de ces agréments est soumis à plusieurs conditions (nombre d'heures de formation, audit, etc.).

Les contrôles sont réalisés selon une méthodologie stricte, avec des matériels reliés à l'Organisme Technique Central (OTC) afin d'éviter tout risque de fraude.

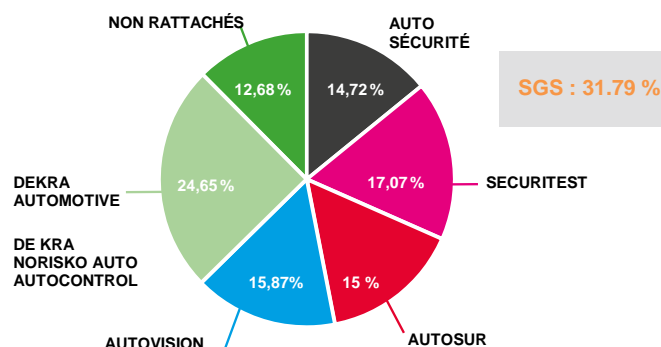
Le contrôle technique est indépendant de la réparation et ne vend que de la prestation

Chiffres clés du marché (2016) :

- 24.8 millions de contrôles techniques obligatoires
- 3200 contrôles techniques périodiques en moyenne par centre
- 18% de taux de contre-visite
- 6300 centres au total

Part de marché par opérateur

(complémentaires pollution incluses)
cumul à fin août 2017



Le contrôle technique à l'heure européenne

Pourquoi ?

La nouvelle directive européenne vise à réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici à 2020 par rapport à 2010. Elle tend également à diminuer les émissions polluantes liées au mauvais entretien des véhicules.

La Commission européenne estime que 2 000 décès, sur un total de 35 000 en Europe en 2009, ont pour origine un défaut technique. « **Il existe une nette corrélation entre le nombre des défaillances techniques et le niveau de sécurité routière** » assure t'elle.

Cette directive européenne, publiée en avril 2014, est l'ultime étape dans la volonté d'harmoniser le contrôle technique en Europe et de rendre les routes plus sûres.

Il existera alors un tronc commun pour le contrôle technique européen (liste minimale de défaillances et de sanctions associées). Il devra cependant être réalisé dans le pays d'immatriculation du véhicule.

«

2018 sera une année majeure dans le contrôle technique, du fait des changements liés à l'harmonisation de la réglementation française sur celle de l'Europe. Ces changements doivent être expliqués pour être bien compris, que ce soit par les professionnels, comme par les automobilistes

»

Les nouvelles règles 2018


La « **visite technique périodique** » devient « **contrôle technique périodique** »

La « **visite complémentaire pollution** » devient « **contrôle complémentaire** »

Date d'application du nouveau contrôle technique : **20 mai 2018**

LES POINTS DE CONTRÔLE

	2017	2018
Nombre de POINTS CONTRÔLÉS	123	133
Nombre de DÉFAUTS	453	609

 En mai 2018, nous parlerons de défaillances et non plus de défauts

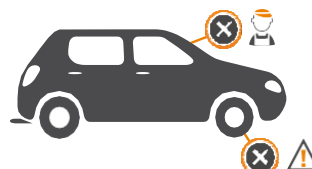
3 NIVEAUX DE SANCTION



LA DÉFAILLANCE CRITIQUE

En cas de défaillance critique, la validité du contrôle technique est réduite au jour du contrôle. Potentiellement 3 à 5% des véhicules seront concernés.

Exemple :



Une voiture avec des pneus usés (défaillance critique) et une fissure sur le pare-brise (défaillance majeure) :

Dès le remplacement des pneus, M. Dupont peut se présenter dans le centre pour effectuer une contre-visite et lever la défaillance critique. Il pourra alors circuler librement avec son véhicule, en attendant de faire remplacer son pare-brise dans le délai de 2 mois suivant son contrôle initial.

DÉFAILLANCES CRITIQUES : COMMENT LES DÉTECTER ?



Certains éléments sont faciles à vérifier soi-même, pour détecter d'éventuelles défaillances critiques. Voici quelques exemples des points à contrôler :



Fêlure, corrosion excessive ou déformation importante d'un élément du châssis



Carrosserie endommagée pouvant provoquer des blessures



Fuite ou absence de liquide de frein



Siège conducteur mal fixé



Détérioration du vitrage affectant la visibilité (fissures ou impacts multiples)



Direction :
• Éléments détériorés ou jeu excessif
• Blocage inopiné de l'antivol



Les feux stop ne fonctionnent pas



Risque de chute d'un élément d'échappement, pare-choc



Pneu entaillé ou excessivement usé



Portes ne se ferment pas



Absence de rétroviseurs



- Usure excessive des plaquettes ou des disques
- Performances de freinage inférieures à la moitié du résultat attendu
- Modifications d'éléments de freinage ou de direction



Fuite excessive de liquides (huile, refroidissement, etc.)



Train AV/AR : fissure ou jeu excessif



L'amende en cas de défaut de contrôle technique : 135€.

Ce qu'il faut comprendre...

Un changement de la classification

La reconfiguration de la classification suit une nouvelle logique et a donné lieu, dans les premières interprétations, à une confusion entre « points » examinés et « défaillances ».

Il existe neuf « fonctions » (ex. : identification du véhicule, direction, visibilité, etc.) dans lesquelles on trouve des « points » de contrôle (correspondant à des catégories d'éléments regroupés suivant une certaine logique), qui donnent lieu à des « défaillances » (qualification de l'anomalie déterminant le niveau de gravité).

En outre, il y a un changement de terminologie puisque les « défauts » deviennent des « défaillances ».

3 niveaux de sanction au lieu de 2

Les différences sont surtout sensibles en termes de niveaux de gravité des défaillances et de risques associés.

De deux niveaux, nous passons à trois, sachant que le troisième représente un danger immédiat pour la sécurité du conducteur, de ses passagers et des autres usagers de la route. Ces défaillances ne sont pas seulement liées à l'âge du véhicule, mais elles peuvent aussi être le reflet de son entretien (ex. des pneus lisses).

Le niveau « critique » introduit :

- Une validité limitée au jour du contrôle
- La remise d'une vignette avec une date de validité (en cas de défaillance critique, la vignette n'est valable que le jour du contrôle). Auparavant, aucune vignette ne signalait une exigence de contre-visite.
- Une amende en cas de circulation hors délai (135€ minorée à 90€ si paiement immédiat).

«

Le niveau critique correspond tout simplement à une question de vie ou de mort, pour soi ou pour les autres utilisateurs. Il est logique d'être extrêmement ferme et respectueux de ces risques. On prévoit environ 4% de défauts critiques, surtout pour des pneus ou des freins.

»

Des défaillances en contre-visite plus nombreuses

Les défaillances nécessitant une contre-visite passent de 196 à 467 (dont 340 majeures et 127 critiques). Autrement dit, 2/3 des défaillances conduiront à une contre-visite (1/3 aujourd'hui).

On estime que près d'un véhicule sur deux pourrait avoir à revenir en contre-visite dont l'objectif est d'apporter la preuve de la réalisation des réparations nécessaires.

Les professionnels du contrôle technique redoutent un engorgement des centres sur 2018, et en particulier sur le 1^{er} trimestre (les automobilistes souhaitant anticiper leurs contrôles avant la nouvelle réglementation).

Les automobilistes doivent s'attendre à plus de réparations. Comme aujourd'hui, si les motifs de contre-visites porteront majoritairement sur l'éclairage, les équipements, les liaisons au sol et le freinage, les niveaux d'exigence seront accrus et nécessiteront par conséquent plus de réparations.

Une structure tarifaire qui doit évoluer

Il est à prévoir :

- Une facturation de la contre-visite : les centres de contrôle technique ne pourront plus offrir ces prestations, qui seront à la fois plus nombreuses et plus longues (temps moyen estimé pour une contre-visite : 15 à 20 minutes - durée moyenne d'un contrôle : 40 minutes).
- Une hausse du tarif du contrôle technique liée à l'allongement de la durée de celui-ci et au temps supplémentaire qui devra être consacré à l'explication du procès verbal au client. En outre, l'évolution des tests anti-pollution induira également des futurs investissements pour la profession.

Aujourd'hui en moyenne de 65€, le contrôle technique devrait ainsi être réévalué de 15 à 20% selon les estimations des réseaux Sécuritest et Auto Sécurité.

Le délai de réparation en cas de contre-visite reste de 2 mois

Seule exception, les défaillances critiques entraîneront une autorisation de circuler valide seulement le jour même du contrôle. Si l'automobiliste circule au-delà de ce délai, il est passible d'une amende de 135 €, au même titre que s'il roule sans contrôle technique valide. Il n'y a pas d'immobilisation (au sens de la confiscation) mais seulement un constat du non-respect du code de la route. La validité réduite sera levée après contre-visite sur l'ensemble des défaillances signalées.

Aucune immobilisation n'est réalisée par le centre de contrôle technique. Seules les forces de l'ordre peuvent saisir la carte grise du véhicule et établir une fiche d'immobilisation du véhicule.

Un contrôle technique mieux expliqué

Le contrôleur fournira une explication précise sur chaque point du procès-verbal qui sera beaucoup plus détaillé qu'aujourd'hui.

Une profession en pleine mouvance

Pour les professionnels, le lexique change. Même si le véhicule sera contrôlé de la même façon, les libellés des défaillances seront différents. Ces changements impliquent une remise à niveau complète de tous les professionnels. La loi prévoit d'ailleurs une formation obligatoire de 35 heures en 2017, au lieu des 20 heures annuelles traditionnelles.

En outre, la nouvelle réglementation revoit également à la hausse le niveau de qualification requis pour être contrôleur (minimum bac pro - pour tout nouvel entrant).

Il est donc vrai que ...

Il y aura davantage de points examinés (133 au lieu de 123 aujourd'hui)... mais pas 400 comme on a pu l'entendre (confusion avec l'ancienne nomenclature des défauts)

Il y aura plus de défaillances en contre-visite : 469 contre 196 aujourd'hui

Une augmentation des tarifs est attendue, mais pas un doublement

En cas de défaillance critique, le véhicule aura interdiction de rouler au-delà du jour même, mais il ne sera pas immobilisé, et encore moins par le contrôleur.

Des vies sauvées grâce à des véhicules plus sûrs !



Renforcement du contrôle de l'opacité :

Dans le même temps, et en parallèle de la directive européenne, on attend une sévèrisation sur le contrôle de l'opacité, autrement dit sur la pollution diesel (opacité des fumées). Chaque véhicule a une valeur d'opacité déclarée lors de l'homologation. Ce sont désormais les données UTAC à partir de Euro 5 (2011), ou à défaut le seuil de 0.7 pour les véhicules Euro 6, qui seront prises en compte. Cette nouvelle méthode vise à limiter les risques de fraudes. Elle implique de mettre à niveau tous les matériels dans les centres de contrôle courant 2018 et au plus tard au 1^{er} janvier 2019.

Les réseaux Auto Sécurité et Sécuritest face à ces évolutions

Un rôle central dans la chaîne auto

Un automobiliste sur trois passe par son garagiste habituel pour effectuer son contrôle technique, pour deux tiers d'entre eux, par facilité et pour 40% parce qu'ils lui font confiance (sondage réalisé en 2016 par l'institut BVA pour le compte des réseaux du groupe SGS).

Les garagistes sont donc des prescripteurs incontournables du contrôle technique. Pourtant, seuls les contrôleurs techniques sont formés sur la nouvelle directive européenne.

Une nouvelle forme de partenariat

Il est donc nécessaire de développer une nouvelle conception des relations avec les garagistes, afin de :

- Les sensibiliser et les accompagner dans la compréhension des nouvelles règles du contrôle technique
- Les aider à préparer les automobilistes aux nouveaux enjeux attendus.

Comment ?

Des outils pédagogiques vont être mis à disposition des garagistes et autres prescripteurs du contrôle technique afin de leur permettre de bien comprendre les changements réglementaires, les enjeux de ces évolutions et d'accompagner leur clientèle.

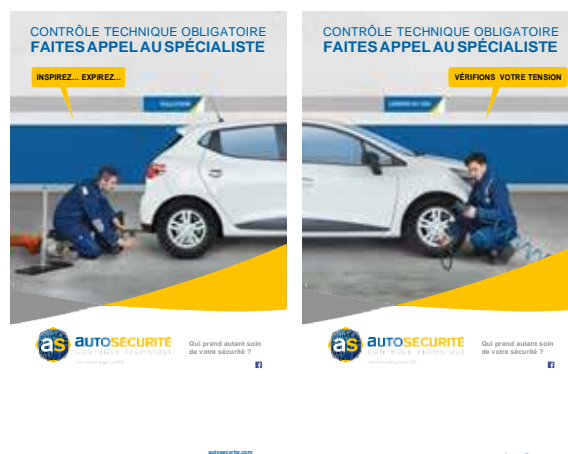
Faire évoluer l'attitude des automobilistes

Stop à l'automédication

Les contrôleurs techniques, assermentés et engagés, sont en quelque sorte les médecins généralistes de l'automobile, spécialistes de la sécurité et l'environnement : Ils établissent un état des lieux, en toute indépendance des réparations éventuelles qui en découleraient.

Ils sont les seuls à être formés à ce jour pour détecter les défaillances sur les véhicules.

Ils opèrent en stricte indépendance vis-à-vis du commerce et de la réparation automobile, un gage de neutralité inscrit dès l'arrêté de 1991 et scrupuleusement respecté.



Pour faire comprendre ce message, la nouvelle campagne de publicité et d'affichage du réseau Auto Sécurité met en scène cette analogie entre le monde médical et les professionnels du contrôle technique.

Mais un « état des lieux » s'impose !

33% des automobilistes font leur contrôle technique en retard (sondage BVA). Pour 42% d'entre eux, ce retard s'élève à plus d'un mois (7% plus de 6 mois), l'oubli étant la première raison évoquée (72% des cas).

Les réseaux Sécuritétest et Auto Sécurité craignent que, pas assez sensibilisés au rôle du contrôle technique, la peur de la défaillance critique aggrave ce taux.

Ils rappellent que l'absence de contrôle technique peut entraîner un défaut de couverture par l'assurance en cas de problème puisque pour qu'un véhicule soit assuré, il doit être conforme au code de la route.

La profession par ailleurs très réglementée, implique une responsabilité forte de la part du contrôleur technique. Lorsque celui-ci pose une vignette sur un pare-brise, il prend un engagement de deux ans vis-à-vis de l'automobiliste.

Accompagner les changements auprès des automobilistes

Des outils d'informations multi-supports seront déployés en fin d'année pour permettre aux clients d'être bien préparés et d'être accompagnés lors de leur passage en centre (site web, réseaux sociaux, brochures, courriers). Mais dès aujourd'hui, quelques réflexes utiles peuvent déjà être préconisés :

Quelques conseils aux automobilistes

- Vérifier l'échéance de son contrôle technique pour éviter le retard, l'amende et le risque d'immobilisation. Les réseaux SGS se chargent de relancer systématiquement tous les automobilistes passés dans leurs centres avant chaque échéance. Dans d'autres pays européens, l'État se charge de convoquer les propriétaires et de les sanctionner directement s'ils ne se rendent pas à leur convocation.
- Reprendre le précédent procès-verbal : il peut mentionner quelques défauts mineurs. Potentiellement, ceux-ci, s'ils n'ont pas été réparés entre-temps, risqueront d'être mis en contre-visite.
- La défaillance critique ne concernera qu'environ 4% des véhicules, mais pas seulement les plus anciens. La majorité d'entre elles, prévues en 2018, est détectable très facilement
- Il suffit d'un entretien régulier pour éviter une grande partie des motifs de contre-visite, et sans nécessairement passer par un garage juste avant de le contrôle.

L'emploi dans le contrôle technique : un enjeu majeur et urgent

Un métier en tension

Le métier de contrôleur technique peine à séduire pour plusieurs raisons :

- Problème d'attractivité du métier, qui peut sembler « routinier »
- Peur de la réglementation et de la responsabilité engagée
- Barrières à l'entrée : nécessité d'avoir un casier judiciaire B2 vierge, etc.
- Besoin de se former en permanence pour maintenir son agrément chaque année.

Cette pénurie de main d'oeuvre devrait s'accroître avec la nouvelle législation puisque celle-ci réhausse le niveau d'entrée dans la profession.

Pour être contrôleur technique, il faudra désormais être titulaire d'un bac pro pour devenir contrôleur (avant : CAP/BEP), suivre une formation initiale de 315 heures, puis des mises à niveau annuelles de 20 heures (35H en 2017) et accepter d'être entièrement dépendant d'un cadre réglementaire strict et de ses évolutions.

En dehors des contrôleurs techniques, peu de professionnels sont soumis à de telles exigences, que ce soit dans le secteur automobile voire ailleurs (métiers de la sécurité - surveillance, etc.).

Sécuritest et Auto Sécurité ont développé des premières solutions pour pallier à ces difficultés de recrutement, comme notamment la plateforme de prêt de contrôleurs. Ces solutions innovantes seront accompagnées de nouvelles mesures en 2018.

Le recrutement : objectif phare des réseaux Sécuritest et Auto Sécurité

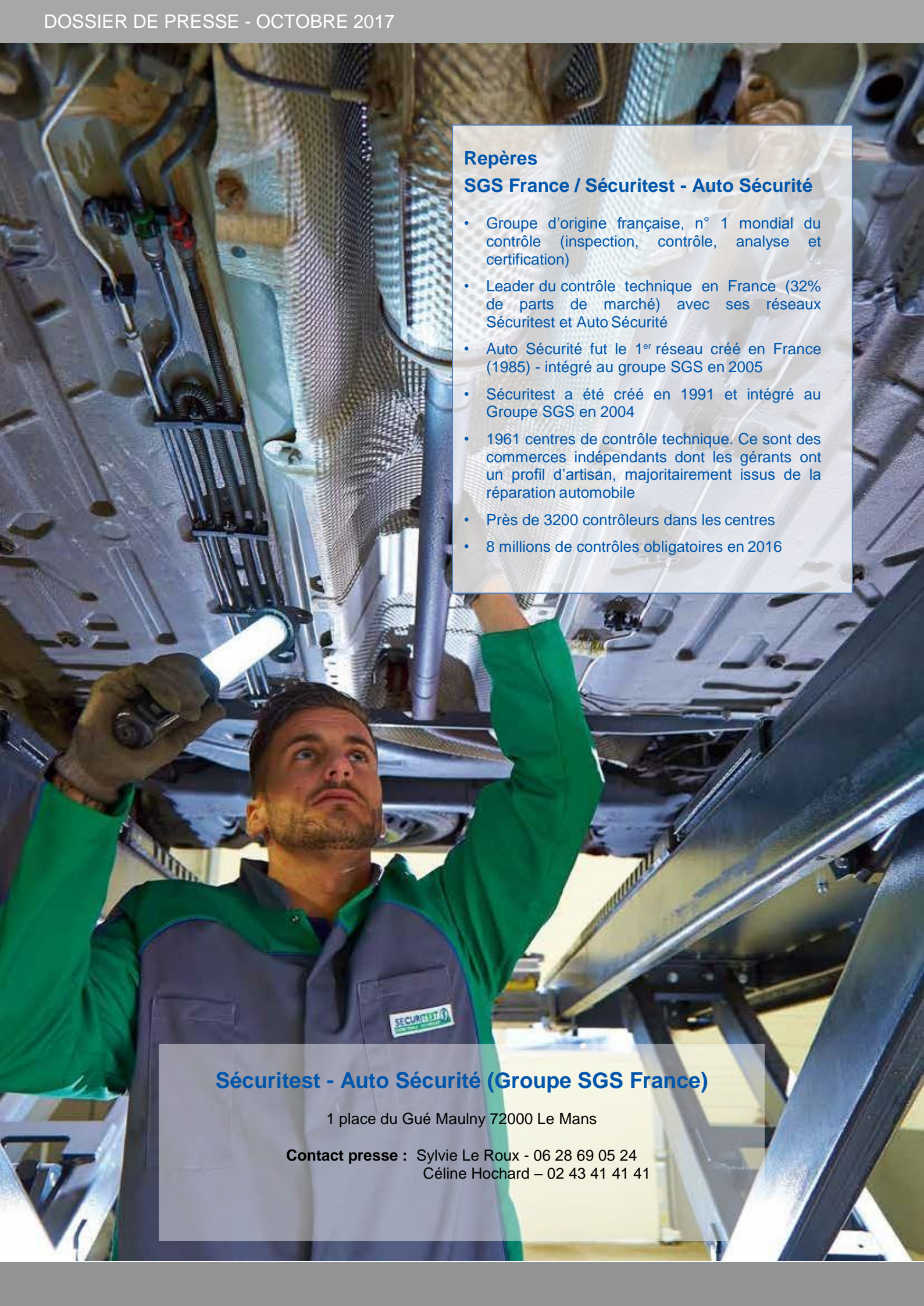
Les réseaux Sécuritest et Auto Sécurité estiment à 200 le nombre de contrôleurs qu'il faudrait recruter pour les seuls besoins de ces deux réseaux.

Pour cela, ils ont décidé d'engager plusieurs actions phares, à destination :

- Des candidats souhaitant se reconvertir pour leur deuxième partie de carrière, notamment en reprenant un centre de contrôle technique.
- Des jeunes lycéens.

Ces actions, en cours d'élaboration, seront présentées courant 2018.





Repères

SGS France / Sécuritest - Auto Sécurité

- Groupe d'origine française, n° 1 mondial du contrôle (inspection, contrôle, analyse et certification)
- Leader du contrôle technique en France (32% de parts de marché) avec ses réseaux Sécuritest et Auto Sécurité
- Auto Sécurité fut le 1^{er} réseau créé en France (1985) - intégré au groupe SGS en 2005
- Sécuritest a été créé en 1991 et intégré au Groupe SGS en 2004
- 1961 centres de contrôle technique. Ce sont des commerces indépendants dont les gérants ont un profil d'artisan, majoritairement issus de la réparation automobile
- Près de 3200 contrôleurs dans les centres
- 8 millions de contrôles obligatoires en 2016

Sécuritest - Auto Sécurité (Groupe SGS France)

1 place du Gué Maulny 72000 Le Mans

Contact presse : Sylvie Le Roux - 06 28 69 05 24
Céline Hochard - 02 43 41 41 41