

## Contrôle technique : Autovision PL fête ses dix ans... en questions

dimanche, 20 décembre 2015

Le dixième anniversaire d'Autovision PL a été l'occasion pour Bernard Bourrier, président de l'enseigne, de rappeler les enjeux de la dernière directive européenne sur le contrôle technique dans le droit français et d'exprimer ses craintes quant au décalage qui pourrait s'affirmer entre la technologie des véhicules et les moyens donnés aux centres pour les contrôler...



Parce que dans le contrôle technique, un événement festif comme les 10 ans d'une enseigne n'est jamais qu'une question de réjouissance, mais aussi l'occasion de réfléchir sérieusement sur l'avenir du secteur, le dixième anniversaire d'Autovision PL n'a pas manqué de le confirmer. Certes, 10 ans, c'est beau, mais c'est encore plus beau pour l'enseigne de CT quand l'événement est couronné par le renouvellement de l'agrément délivré par l'Etat. En effet, celui-ci a été accordé à Autovision PL le 1<sup>er</sup> décembre dernier.

Après dix ans de bons et loyaux services au nom de la sécurité des véhicules, Autovision PL en reprend donc pour dix ans avec un réseau de 65 centres, soit 40% du parc national de centres de contrôle technique pour poids lourds, 17 centres auxiliaires –qui devront être fermés d'ici le 21 octobre 2016 selon le [décret du 12 octobre 2012](#)– et l'objectif non officiel de dépasser les quelque 2 millions de contrôles réalisés depuis 2005. Selon Bernard Bourrier, président d'Autovision, le but en termes de maillage est

«d'atteindre les 100 centres spécialisés d'ici à 2020».

### **Un bilan et des projets**

Depuis sa création, Autovision PL a recruté et formé 120 contrôleurs et compte aujourd'hui 140 collaborateurs. Le réseau revendique désormais 18% de parts de marché sur un secteur très concurrencé et 150 000 prises de rendez-vous en ligne ! Plus que ces 18%, c'est sur ses 60% de taux de fidélité, obtenus grâce à ses quelque 15 000 clients transporteurs et réparateurs, qu'Autovision PL entend capitaliser. Pour eux ainsi que pour tous les nouveaux clients à venir, le réseau s'est doté d'un nouvel outil de facturations dématérialisées avec une plateforme sur laquelle les clients peuvent consulter, gérer et exporter leur historique de factures en toute sécurité.

Autre plateforme Internet renouvelée par Autovision PL, celle dédiée à la prise de rendez-vous en ligne, justement. Existant depuis les débuts du réseau, elle méritait un petit coup de jeune et a donc été complètement refondue afin de tenir compte des évolutions technologiques et des attentes des clients. Le nouveau site "[RDV online](#)" se veut plus ergonomique, plus convivial, plus pratique et plus fonctionnel.

### **Une solution pour les installations auxiliaires**

Bernard Bourrier et Richard Aveline, directeur général d'Autovision PL, ont profité de cet anniversaire pour faire un point sur plusieurs éléments d'ordre réglementaire, notamment l'avenir proche des installations auxiliaires de contrôle technique. L'enseigne, en l'occurrence, envisage de compenser leur fermeture, annoncée par le fameux décret de 2012, par la création de centres en bonne et due forme. Un mouvement plus coûteux que prévu, mais qui permettra de maintenir le maillage géographique d'Autovision PL.

Autre évolution réglementaire à laquelle Autovision et l'ensemble du secteur du contrôle technique va devoir s'adapter, c'est la directive 2014/45/UE, applicable au plus tard en mai 2018, qui prévoit l'harmonisation des contrôles au niveau de tous les pays de l'union européenne. Et celle-ci insistant sur le contrôle technique obligatoire des tracteurs agricoles dont la vitesse maximale est supérieure à 40 km/h, elle obligera les réseaux à s'appuyer sur des structures plus rurales, auxquelles les installations auxiliaires répondaient pourtant amplement. *«Certaines installations auxiliaires auraient pu assurer ce service de proximité, insiste Richard Aveline. En milieu rural, ces sites avaient leur raison d'être. Dommage que notre administration de tutelle en ait décidé autrement.»*

### **Contraintes techniques et environnementales**

En ce qui concerne les mesures d'opacité, les prérogatives du contrôle technique vont bel et bien évoluer, dans la foulée de l'évolution de la norme 10 025 sur les émissions des gaz des moteurs Diesel. La France et d'autres Etats membres de l'Union Européenne militent pour que le maintien du contrôle de la pollution à partir du pot d'échappement pour les PL jusqu'à Euro V (Diesel et Essence). A partir des véhicules de norme Euro VI, le contrôle pourrait se réaliser via l'OBD, tout en maintenant un contrôle mixte le temps d'avoir la certitude de la fiabilité des informations recueillies par l'OBD.

*«Pour être en mesure de répondre aux exigences croissantes des normes environnementales, les réseaux doivent se renforcer en matière de technologie, insiste Bernard Bourrier. C'est pourquoi Romain Jolivet,*

*notre nouveau directeur technique, a rejoint Autovision. Nous voulons également faire bouger les choses au niveau institutionnel, mais pour cela, il faut que nous puissions mettre tous les professionnels concernés autour de la table, ce que nous nous attachons à faire avec la branche Contrôle technique du CNPA. Nous avons réussi à réunir le GIEG et le CCFA, mais nous souhaitons aussi que les pétroliers nous rejoignent dans nos discussions, car il ne s'agit pas de s'intéresser qu'à ce qui sort du moteur, mais aussi à ce qui y entre, afin de garantir les meilleurs contrôles d'émissions possibles.»*

### **De réelles inquiétudes**

A travers cette tirade, le patron d'Autovision signale l'une de ses principales inquiétudes pour l'avenir du contrôle technique : le risque de déconnexion entre les moyens et les prérogatives laissées aux centres de contrôle, titulaires d'une délégation de service public, et la technologie des véhicules eux-mêmes. *«Un véhicule dispose de trois vecteurs d'information : le CAN, l'OBD et le Diag, et c'est le constructeur qui décide de quelle information passe par quel canal, rappelle-t-il. Mais nous, contrôleurs, n'avons accès à rien, sinon à l'OBD simplement pour pouvoir constater que tel voyant est au rouge et tel voyant au bleu. »*

Une limite évidente qui ne risque que de s'affirmer encore davantage si les pouvoirs publics ne prennent pas de décisions en la matière. *«La télématique va rendre possible, progressivement, le contrôle technique à distance des véhicules. Aujourd'hui déjà, les constructeurs comme les gestionnaires de flotte peuvent en tirer les informations nécessaires au changement préventif d'une pièce, à la réparation de tel ou tel système. L'Etat aussi pourrait avoir accès aux informations techniques en temps réel de cette manière et espérons qu'il ne tirera pas un trait sur le principe de tierce partie que nous, réseaux de contrôle, représentons»,* précise Bernard Bourrier. Celui-ci estime, en sus, s'alarmer de la perte de crédibilité des acteurs du contrôle technique si l'écart entre technologie des véhicules et moyens alloués aux opérateurs du CT continue de croître.

### **Périmètre en évolution**

A tout le moins, la dernière directive européenne va déjà offrir davantage de prérogatives aux contrôleurs. Afin d'être prêts pour 2018, les démarches de formation des professionnels ont été engagées, car la directive doit être transposée en droit français en juillet 2017. *«De plus en plus de points seront laissés à l'appréciation du contrôleur, explique Richard Aveline. Mais qui dit davantage de points de contrôle dit investissement et, sans doute, modification des tarifs.»* En effet, déjà, l'utilisation obligatoire du [réglophare électronique](#) impose des distances réglementaires qui imposeront aux centres de changer d'organisation.

*«Mais les réparateurs devront aussi s'y mettre, ajoute-t-il, car l'évolution du contrôle de luminosité risquant d'augmenter le nombre de contre-visites sur ce point précis, ils devront être en mesure de garantir à leurs clients de passer le contrôle sans rencontrer de problèmes sur leurs phares. Or, très peu d'entre eux, pour l'instant, contrôlent comme il se doit les phares des véhicules.»* Raison de plus pour investir, le plus tôt possible, dans ce type d'équipement lorsque l'on est garagiste.