



AM&P
ANEA MOBILITE & PROSPECTIVE

SYMPOSIUM ANEA 2018

Rapport de synthèse
du 30 mars 2018

anea
Alliance Nationale des Experts en Automobile
N°1 Français de l'expertise automobile

En partenariat

ASSOCIATION
AEE
ECO ENTRETIEN®

LES PARTENAIRES



Partenaires Événement



Partenaires Soutien



SYMPOSIUM ANEA 2018



En partenariat



Le mot du Président Anea



François Mondello
Président ANEA

Le Symposium ANEA se veut être un moment qui doit favoriser une dynamique de partage entre tous les acteurs de la mobilité (pouvoirs publics, institutions, secteur économique...), sur un thème prospectif ou d'actualité lié à la mobilité des français.

C'est dans ce cadre et animé par cette volonté forte que nous avons abordé, lors de notre symposium du 30 mars 2018 organisé par notre toute nouvelle filiale ANEA MOBILITE & PROSPECTIVE (AM&P), la thématique environnementale liée à la réduction des émissions polluantes des véhicules.

Considérant qu'il s'agit d'un vrai sujet d'intérêt général, sur lequel notre profession de l'expertise en automobile souhaite se positionner activement, nous avons souhaité dresser à cette occasion, en partenariat avec l'AEE (Association de l'Eco Entretien) qui regroupe tous les acteurs majeurs de l'après-vente automobile, un point de situation sur les solutions qui doivent contribuer à la transition de notre parc roulant.

Ce rassemblement a été aussi l'occasion de présenter l'analyse des chiffres 2017 de l'Expertise en automobile afin de dresser une véritable photographie des périmètres de notre activité professionnelle.

Je remercie très sincèrement toutes les personnes qui, par leur présence, ont contribué au succès de cet événement ainsi que les partenaires qui se sont associés activement à notre démarche.

François Mondello
Président ANEA



Le mot du Président AEE



Jacques Riffart
Président AEE

La convergence de vue entre l'AEE et l'ANEA concernant la transition énergétique et l'indispensable accompagnement écologique du parc roulant actuel proposé par l'Eco Entretien, a justifié pleinement la nécessité de présenter au cours de ce symposium, la synthèse réalisée entre objectifs et moyens à mettre en œuvre pour réaliser ce défi.

Par leur côté « tiers de confiance » et leur indépendance vis-à-vis du secteur économique, les Experts en automobile ont une place légitime aux côtés de l'AEE pour participer à ce challenge et inciter les citoyens automobilistes à adopter un comportement éco responsable plus vertueux face à l'accroissement généralisé de la pollution.

Cet événement a en tout cas été une formidable occasion de rassembler, dans un cadre constructif et participatif, l'ensemble des intervenants, depuis la réglementation jusqu'au citoyen, en incluant les composantes directes et indirectes de l'après-vente, pour expliquer et réfléchir à la meilleure façon d'assurer le déploiement de solutions efficaces et répondre ainsi aux grands enjeux écologiques et économiques qui se posent.

Jacques Riffart
Président AEE



A propos de l'AEE :

Association de type loi de 1901 créée le 7 septembre 2016 à l'initiative de la FEDA, de la FNAA, du SPP et des acteurs de la filière automobile aval mobilisés, l'AEE est ouverte à toute organisation syndicale automobile représentative et à tout réseau d'enseigne désireux de participer au déploiement de l'ECO ENTRETIEN®. Elle vise à organiser une chaîne de compétence technique et pluraliste, et s'appuie sur une démarche participative, ouverte et collégiale, dotée notamment d'une Charte constitutive d'engagements dans le déploiement de l'ECO ENTRETIEN® signée par les organisations professionnelles et les réseaux sous enseignes adhérentes le 27 juillet 2016. www.ecoentretien.eu

SOMMAIRE

Les débats ont été animés par Emmanuel Taillardat, journaliste automobile indépendant et Laurent Hecquet, Directeur Général d'Anea Mobilité & Prospective.



► Les chiffres 2017 de l'Expertise en automobile - p. 7

Présentation d'une analyse des chiffres 2017 de l'Expertise en automobile, réalisée à partir de la centralisation des 3.5 millions annuels d'expertises en automobile réalisées par les professionnels regroupés au sein de l'ANEA.

► Entretien des systèmes de dépollution moteur : comment la filière de l'après-vente automobile peut-elle accompagner la transition du parc roulant ?

Maîtriser le bilan énergétique de leur moteur et savoir anticiper tout dysfonctionnement qui pourrait avoir des répercussions tant sur l'environnement que sur leur budget entretien, tels sont les nouveaux enjeux qui s'imposent aux conducteurs. En tant que tiers de confiance et accompagnateur des automobilistes, la profession de l'Expertise en automobile, en partenariat avec les acteurs de la filière de l'après-vente auto, propose de dresser une cartographie des solutions qui peuvent permettre de répondre à ces nouveaux enjeux.

1 • Réglementation et enjeux - p. 9

- Rappel de la réglementation et de ses différentes étapes :
 - Cathy Bieth - *Chef du bureau Animation du contrôle technique déconcentré* DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT (DGEC)



2 • Table ronde - p. 10

- Quelle organisation pour le contrôle technique automobile :
 - Laurent Palmier - *Président Directeur Général - SÉCURITEST - GROUPE SGS*
- Historique de la démarche Eco entretien :
 - Jacques Riffart - *Président - ASSOCIATION DE L'ECO ENTRETIEN (AEE)*
 - David Derégnaucourt - *Directeur général - SPHERETECH ENVIRONNEMENT*
- Quelle vision et quel rôle pour l'Expert en automobile :
 - Christophe Theuil - *Président Délégué - ANEA*



3 • Quelles solutions pour les citoyens - p. 14

- Matériels de mesure et d'analyse :
 - Johanna Mandak - *Senior Sales Manager* • Remy Prats - *Sales Manager* AVL DITEST GMBH
- Maintenance des véhicules :
 - Louis-Pascal Soracchi - *Sr Country Mger France, Dom, N&W Africa* - TENNECO
- Offres de services :
 - Olivier Helore - *Responsable national du Développement Commercial, Pièces et Services techniques* - AUTO DISTRIBUTION
 - Herta Gavotto - *Responsable Marketing* • Franck Dupuis - *Responsable Commercial Equipement d'atelier*
 - Dominique Ledoux - *Responsable Marketing Réseau Diesel* - BOSCH CAR SERVICE



PRÉAMBULE



Plus de 300 personnes étaient réunies le vendredi 30 mars dans le cadre du Symposium ANEA 2018 pour écouter les différentes interventions qui sont venues ponctuer cette matinée débat très riche en contenu.

Le premier temps, consacré à la présentation des chiffres de l'Expertise en automobile issus du concentrateur de l'ANEA, a été l'occasion de donner une image plus précise de la profession en évoquant la richesse des outils partagés dont la pertinence porte sur 4 milliards de valeurs centralisées au travers 23 millions d'expertises, concernant plus de 39 millions de véhicules (VP, Vul, camions) d'un âge moyen de 8 ans. L'accent a ainsi été mis sur l'exploitation de ces données de masse qui permet d'identifier chaque année de vrais enjeux de sécurité routière notamment au travers de l'état général des véhicules ou encore des pneumatiques. Deux exemples qui, au-delà du chiffrage des réparations portant sur plus de 3.5 millions d'expertises par an, illustrent l'action quotidienne des Experts en automobile en matière de sécurité routière sur un total annuel de plus de 300 000 véhicules pour lesquels l'attention des propriétaires est appelée.



La seconde partie du symposium a ensuite permis de traiter de l'Eco-Entretien en partant tout d'abord de l'évolution de la réglementation du contrôle technique, présentée par Madame Cathy Bieth de la Direction Générale Energie Climat (DGEC), pour ensuite donner lieu à une table ronde au travers de laquelle Laurent Palmier, PDG du réseau Sécuritest du groupe SGS, a pu exprimer très clairement ses craintes et ses interrogations vis-à-vis du contrôle technique. Après une explication de l'AAE et de la société Spéheretch sur l'historique de la démarche Eco-Entretien, puis de l'ANEA sur la vision et la place de l'Expert dans le cadre de toutes ces grandes évolutions, des acteurs majeurs de l'après-vente (AVL Ditest, Tenneco, Autodistribution, Bosch Car services) ont présenté les solutions qu'ils entendent développer pour répondre aux nombreuses demandes et accompagner au mieux les consommateurs.



Un vaste sujet qui, de toute évidence, va nécessiter une pédagogie forte au niveau du grand public, notamment face aux enjeux économiques et écologiques qui risquent de bouleverser fortement le spectre du contrôle technique, de l'après-vente automobile et des offres de service.

La synthèse qui suit a pour objectif de tracer le fil conducteur des différents échanges et interventions.

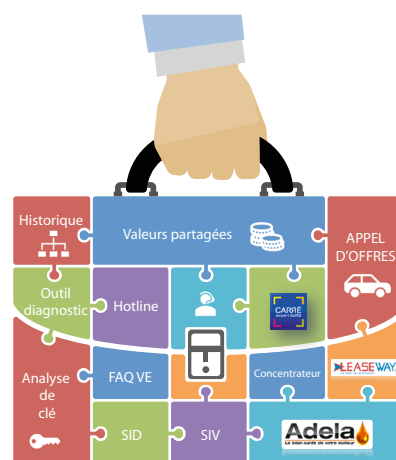
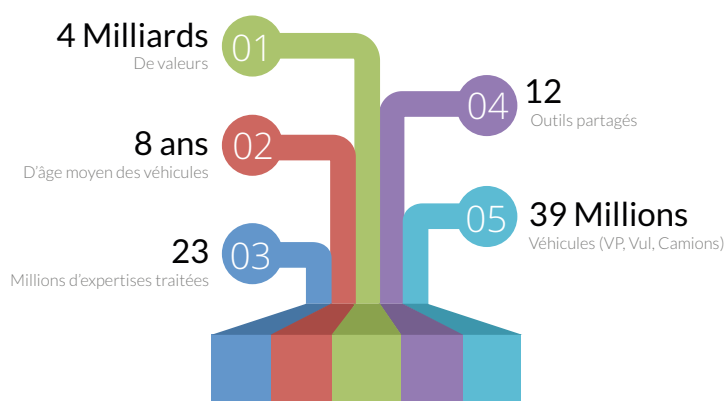
SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS ET ÉCHANGES



► Les chiffres 2017 de l'expertise en automobile

Au travers de sa filiale Anea Recherche et Développement (AR&D), l'ANEA a créé en 2009 un concentrateur permettant d'agréger toutes les données issues des expertises réalisées au niveau national par les cabinets adhérents afin de les utiliser dans le cadre d'outils métiers destinés à aider les professionnels de l'expertise dans leur quotidien.

Aujourd'hui le concentrateur regroupe plus de 4 milliards de valeurs, collectées au travers de 23 millions d'expertises traitées, pour un âge moyen des véhicules sinistrés et expertisés de 8 ans. Ces données sont exclusivement destinées à la profession de l'expertise en automobile membres de l'ANEA qui les valorise en permanence pour les rendre utiles et exploitables au travers d'une riche palette d'outils partagés.



Pour **François Mondello, Président de l'Anea**, « Ces données démontrent que les professionnels de l'expertise en automobile, trop souvent cantonnés au rôle de chiffreur et d'évaluateur, disposent en réalité d'un potentiel d'interventions bien plus large en termes d'analyses et de services que ce soit à destination des clients historiques ou encore des particuliers. »

C'est ce que démontre l'analyse des données qui permet par exemple à la fois d'illustrer le rôle d'acteur de la sécurité routière que l'expert assure chaque jour sur le terrain, mais aussi d'identifier des enjeux inexploités, notamment au travers de deux cas concrets comme l'état général des véhicules ou encore l'usure des pneumatiques.

« Si le contrôle technique est un moyen de mesurer l'état global du parc roulant, l'intervention des experts en automobile permet de compléter cette mesure que ce soit pour les véhicules qui ne sont pas encore soumis au contrôle ou ceux qui se trouvent dans la période des deux ans, en détectant des problèmes ou altérations. Ainsi pour les pneumatiques, 11 % des véhicules expertisés en 2017, soit 250 000, avaient des pneumatiques usés à plus de 80%. Et ce chiffre est relativement stable d'année en année. Aussi, par l'application de l'article de loi R 326-2, l'expert en automobile est tenu d'informer le propriétaire par courrier recommandé que son véhicule présente un caractère de dangerosité et l'engager à apporter les mesures correctives nécessaires. Et ceci s'applique pour tout danger constaté. Ainsi sur l'état général du véhicule que nous devons renseigner sur chacun de nos rapports, et qui peut être bon, normal ou mauvais et dangereux, nous constatons que celui-ci se détériore d'année en année en passant de 1.44 % en 2014 à 1.71 % en 2017 de véhicules dangereux, soit plus de 42 800 véhicules. Ces exemples illustrent le réel potentiel de notre concentrateur et démontre l'apport concret de la profession ne serait-ce que sur la sécurité routière. »

(Voir les tableaux ci-après)

Taux d'usure des pneumatiques

Taux d'usure des pneumatiques	2014	2015	2016	2017
Taux < 50%	59,48%	60,52%	61,00%	61,34%
Taux 50% à 80%	28,29%	27,83%	27,63%	27,73%
Taux > 80%	12,22%	11,64%	11,37%	10,93%
> 250 000 VTM				

État général des véhicules

État général des véhicules	2014	2015	2016	2017
Bon	3,06%	3,03%	2,85%	2,67%
Normal	91,64%	91,36%	91,42%	91,10%
Mauvais/Dangereux	1,44%	1,59%	1,65%	1,71%
> 42 750 VTM				

Enfin et pour cadrer avec la thématique environnementale du symposium 2018, l'analyse présentée dans le tableau ci-après détermine le type de motorisation des véhicules sinistrés, mesure non connue à ce jour. Ainsi on constate une tendance à la baisse pour les véhicules diesel certainement corrélée avec la baisse du parc roulant en lien avec les nouvelles mesures alors que les véhicules à motorisation essence sont en hausse. Mais cette analyse démontre surtout que l'Expert en automobile intervient d'ores et déjà sur toutes les motorisations existantes comme l'hybride, l'électricité ou encore le gaz et, qu'à ce titre, il se trouve impliqué dans la problématique environnementale, le positionnant comme un réel acteur de la transition énergétique, notamment dans l'accompagnement des propriétaires.

Type d'énergie

Type d'énergie	2014	2015	2016	2017	Tendance
GAZ-OIL	71,99%	71,58%	70,48%	69,07%	-
ESSENCE	27,02%	27,37%	28,37%	29,61%	+
CARBURATION ESSENCE - GPL	0,30%	0,23%	0,20%	0,16%	-
ELECTRICITE ESSENCE	0,19%	0,35%	0,39%	0,48%	+
ELECTRICITE	0,11%	0,15%	0,23%	0,30%	+
ELECTRICITE GAZOIL	0,03%	0,08%	0,10%	0,10%	+



► L'intervention de François Mondello
Président de l'ANEA en vidéo

Cliquez pour voir la vidéo
ou scannez le QR code





► Eco Entretien des systèmes de dépollution moteur : Comment la filière de l'après-vente peut accompagner la transition du parc roulant ?

Face aux changements du contrôle technique sur les mesures pollution à partir de 2019, de grandes interrogations se posent quant à l'organisation et la compétence de l'après-vente dans le traitement des systèmes de pollution.

L'entretien et la réparation automobile sont des facteurs clés de la lutte pour la protection de l'environnement, pour tous les véhicules routiers. Après la sortie d'usine, ce sont les réparateurs et le contrôle technique qui vont rythmer la vie du véhicule. Avec des normes sévères (Euro 6d Temp depuis septembre 2017, bientôt 6d ou 6d Full à partir de 2020), des procédures de contrôle durcies et des véhicules qui deviennent très complexes, les réparateurs et leurs réseaux ainsi que les contrôleurs techniques doivent jouer la pédagogie vis-à-vis des automobilistes, sous peine de les voir face à des problèmes très coûteux à court terme. Ce rôle d'informateur peut être partagé. Les Experts en automobiles, tiers de confiance, ont également un rôle à jouer. Avec l'association Eco Entretien (AEE), un cadre existe avec des solutions.

Le symposium de l'ANEA, qui s'est tenu le 30 mars 2018 à Paris a permis de faire le tour de toutes les questions, depuis la position de l'Etat, l'organisation des réseaux de contrôle technique, des équipementiers et des réparateurs.



Christophe Theuil, Président délégué de l'Anea, résume l'avenir de l'entretien automobile pour les « recalés » du contrôle technique : *« Les français sont sensibles à l'environnement et au respect de la planète, mais l'enjeu pour les ménages est aussi économique. Si demain mon véhicule ne démarre plus, si mon contrôle technique est « KO » à cause de la pollution, comment vais-je faire dans ma vie quotidienne ? L'automobile est le second poste de budget d'un foyer. Demain, on peut très rapidement se retrouver avec des dépenses de 3000, 4000 voire 5000 euros par défaut d'entretien. L'Eco-Entretien est assurément dès aujourd'hui un enjeu majeur. »*

1 • Règlementation et enjeux

L'entretien préventif est capital pour le maintien des performances de la combustion moteur, ainsi que pour garantir la réussite de l'examen du contrôle technique sur l'item de la pollution. Cet accroissement des besoins d'entretien va être révélé par le durcissement des mesures du contrôle technique. Si celui-ci a changé le 20 mai avec quelques points de contrôle supplémentaires et l'apparition de défauts critiques qui ne laisseront que la journée pour être résolus, les mesures concernant la pollution ne rentreront en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2019 pour la première étape et en janvier 2022 pour la seconde. **Madame Cathy Bieth, Chef du bureau Animation du contrôle technique déconcentré à la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)**, expose les évolutions voulues par l'Etat tout d'abord sur un plan général puis plus particulièrement sur la pollution.



« Le contrôle technique va présenter dès le 20 mai 2018 de nouvelles mesures dans le cadre de la transposition de la directive 2014-45 qui devait être transposée avant le 20 mai 2017 et dont l'application doit se faire à partir du 20 mai 2018. Ces nouvelles mesures prévoient notamment de passer de 123 points de contrôle à 133 points soit 10 points de plus et la distinction de 3 niveaux de défaillance avec l'introduction d'un niveau de « défaillances critiques » qui n'existait pas pour les véhicules légers (alors qu'il existait pour les poids-lourds) et qui vient s'ajouter aux « défaillances mineures » et « défaillances majeures ».

A partir de cette date, apparaîtra sur le rapport du contrôle technique à la fois la nature de la défaillance avec pour chaque mesure qui est effectuée, la valeur limite à respecter. Cette information sera de nature à sensibiliser, à aider le propriétaire d'un véhicule à mieux comprendre pourquoi une défaillance est qualifiée de critique. »

« Concernant l'expérimentation dans le cadre de la loi transition énergétique et la croissance verte et plus particulièrement l'article 65 (voir encadré), celle-ci a été initiée, pour les mesures de pollution atmosphérique, durant 8 mois dans 17 centres de contrôle technique avant de décider les types de matériels à mettre dans les centres, les méthodes à appliquer ou encore les seuils à prendre en compte, avec l'aide et le support de l'UTAC-OTC. 22 équipements ont été ainsi testés à partir de 15718 véhicules pour lesquels les résultats ont été retenus et analysés. Il est à noter que les nouvelles mesures concernant la pollution ne rentreront en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2019, avec une deuxième étape au 1^{er} janvier 2022. Cela concernera les véhicules essence comme diesel, pour les gaz CO, CO₂, HC et NO_x, ainsi que les fumées. »

Au 1^{er} janvier 2019 c'est donc l'opacité des fumées des véhicules diesel qui sera sévériée et contrôlée à l'aide des nouveaux matériels qui permettent de mesurer des niveaux d'opacité faibles jusqu'à 0,1 m-1 alors qu'aujourd'hui ceux-ci ne mesurent pas en dessous de 0,5 m-1. Cela devrait notamment permettre de déterminer si un véhicule est non conforme par modification des systèmes de dépollution d'origine, notamment par « défapage ».



Cathy Bieth : « Nous avons décidé par deux arrêtés du 21 décembre 2017 de rendre obligatoire ces nouveaux opacimètres plus performants à partir du 1^{er} janvier 2019, sachant qu'une partie des matériels déjà présents dans les centres pourront être mis à niveau. Par conséquent cela ne va pas nécessiter de tout changer. Seuls les vieux matériels devront être remplacés. Nous avons décidé aussi qu'à partir du 1^{er} janvier 2019, c'est la valeur d'homologation qui sera prise en compte, c'est à dire la valeur déclarée par le constructeur lors de l'homologation et que le véhicule est censé ne pas dépasser pendant sa durée d'utilisation. Nous allons aussi collecter à partir de cette date pour tous les véhicules essence les niveaux individuels d'émission (monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxygène, hydrocarbures imbrûlés) en vue de déterminer à termes une traduction de l'état thermodynamique du moteur comme le demande la loi ».

Article 65 de la loi transition énergétique pour la croissance verte de 2015 :

« le contrôle des émissions de polluants atmosphériques et des particules fines émanant de l'échappement des véhicules particuliers ou utilitaires légers est renforcé lors du contrôle technique. Le contrôle des émissions de particules fines issues de l'abrasion est renforcé dès lors que les moyens techniques seront disponibles. Ce contrôle porte sur les niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone et d'oxygène ainsi que de particules fines et permet de vérifier que le moteur est à l'optimum de ses capacités thermodynamiques. Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret avant le 1^{er} janvier 2017. »

► Pour le contrôle des NOX au 1^{er} janvier 2022 voir l'encadré - p. 13



► L'intervention de Cathy Bieth en vidéo

Cliquez pour voir la vidéo ou scannez le QR code



2 • Table ronde

► L'organisation du contrôle technique : plus de contre visite et un risque important de casse moteur.

Les nouvelles mesures entraînent des interrogations et des doutes dans les réseaux de contrôle technique qui craignent des défaillances plus nombreuses lors de contrôles initiaux.



Laurent Palmier est président directeur général du réseau Securitest, groupe SGS : « Nous avons fait des tests dans les réseaux SGS sur l'évolution des taux de refus et l'obligation de contre visites. Nous sommes actuellement autour de 18%. Après le mois de mai, nous pourrions franchir la barre des 40%. Nous verrons si ce chiffre se confirme mais il est relativement logique car quand on transfère des défauts qui donnent lieu à contre visite vers de la défaillance critique, on transfère dans le même temps des défauts qui n'étaient pas soumis à contre visite mais qui étaient à corriger. Car depuis 25 ans figurent sur les PV de contrôle une information claire qui indique que les défauts sont à corriger même s'ils ne sont pas soumis à contre visite. C'est peut-être une erreur de la profession car cela a certainement trop laissé croire aux automobilistes, avec un contrôle technique « OK » que leur véhicule pouvait repartir pour deux ans alors que le PV de contrôle présentait une liste de défauts à corriger. »

« A cela va ensuite s'aggraver au 1^{er} janvier 2019 les nouvelles mesures liées à la pollution. Nous constatons aujourd'hui 2 à 3% de refus pour la pollution des moteurs diesel. Il est difficile d'estimer l'évolution de ce chiffre qui sera forcément plus important selon le ministère qui le reconnaît lui-même, même si l'expérimentation ne permet pas de déterminer ce qu'il sera réellement. Toutefois les premières conclusions portaient sur 25 %. Il faudra attendre la pleine montée en charge et l'appropriation de la méthode par les contrôleurs pour mesurer l'impact réel. »

Mais l'échange qui suit entre Laurent Palmier et Cathy Bieth démontre que la norme actuelle de mesure de l'opacité, telle qu'elle a été définie en 1996, n'est pas forcément efficace et peut être parfaitement adaptée pour éviter la contre visite. C'est ce qui a pu se pratiquer depuis de toutes ces années. C'est pourquoi les nouvelles directives prévoient des paliers d'accélération précis qui devront être parfaitement respectés.



Laurent Palmier : « L'opacité a été mis en place en 1996 sur la base de calculs basés sur un process d'écart type. Donc évidemment quand les contrôleurs accélèrent fortement il suffit, pour allonger la plage de mesure, d'accélérer beaucoup moins fortement. Dorénavant nous allons devoir maintenir des régimes qui ne sont pas ceux qui étaient jusqu'à présent pratiqués, avec des fonctionnels de circulation d'huile qui ne sont peut-être pas pratiqués au quotidien (faible kilométrage quotidien, vitesses réduites, transmission non réalisée...) et qui pourraient entraîner des casses moteur. Nous nous attendons donc à devoir fournir des explications à des propriétaires qui se retrouvent avec un véhicule non roulant à l'issue du contrôle. » et Laurent Palmier de préciser « Quant au matériel qui peut être adapté, il convient de préciser que cela représente tout de même un coût de l'ordre de 3500 € par matériel ce qui est loin d'être neutre économiquement pour un centre de contrôle. Et en réalité il sera préférable d'investir dans de nouveaux appareils plutôt que de mettre à niveau des appareils qui datent d'une dizaine d'années. »

► Voir interview complémentaire de Laurent Palmier - p. 21

► L'historique de l'Eco-Entretien : un constat qui a permis de déterminer que 73% de moteurs souffrent en silence.

L'Association Eco Entretien (AEE) défend une solution d'analyse normée et de diagnostic, basée sur une longue expérience de la combustion des moteurs thermiques. L'AEE bénéficie du concours des fédérations de la réparation et de l'après-vente. Pionnier de l'analyse thermodynamique avec un recul de 20 ans sur le sujet, Spheretech Environnement a inventé le procédé de l'Eco-Diagnostic et créé l'observatoire indépendant du parc roulant. Cette expérience lui a permis de déterminer que 73% des moteurs souffrent en silence et de s'accorder avec des équipementiers pour proposer une analyse 5 gaz à l'échappement et son interprétation dans une procédure qualifiée.

David Derégnaucourt directeur général de Spheretech Environnement : « Le moteur est une machine thermique et la combustion est une rencontre chimique entre de l'air et un carburant pour obtenir un rendement. Avec l'avènement de l'électronique et la suppression des vis de réglage, l'après-vente regarde le moteur comme un ordinateur plutôt que comme une « chaudière ». On se retrouve avec des véhicules déréglés qui semblent non réglables (dont on ne sait pas déterminer les causes et dont on ne voit que les conséquences). La valise de diagnostic ne voit pas tout et donne des codes défaut qui sont souvent les conséquences d'une cause sans donner la vision globale du rendement. L'analyse thermodynamique, l'éco-diagnostic, que nous proposons et qui s'apparente à une prise de sang rapporté au véhicule à moteur, permet une analyse des émissions à l'échappement. Avec une formation et un analyseur 5 gaz, nous redonnons aux professionnels la possibilité de regarder le rendement de la machine thermique. »



L'après-vente doit donc se réapproprier son métier, s'abstraire du remplacement systématique des pièces pour revenir à une analyse des causes, en pleine connaissance de l'évolution technique des véhicules.

David Derégnaucourt poursuit : « Dans le passé, les véhicules produisaient 3 kg de suies tous les 80 000 km. Sur ceux qui répondent à la norme Euro 6, on en a plus que 300 g, démontrant le travail et les efforts des constructeurs que l'après-vente doit savoir maintenir. L'éco-diagnostic est un moyen technico-pédagogique pour permettre au garage de trouver les maladies qui impactent le moteur et surtout apporter les explications au client. Le contrôle technique, de son côté, va simplement prendre la température en constatant sans pouvoir expliquer. »

La mise en place de ce système et des solutions de réparation est proposée par l'Association Eco Entretien et ses adhérents.



Jacques Riffard est son président : « L'Association Eco Entretien est née d'une collaboration sous l'égide de la Feda depuis environ 10 ans. Au travers d'expérimentations privées nous avons progressivement pu mettre en forme l'organisation impérative au niveau de l'après-vente de ce système de prévention et de correction des pollutions. Aujourd'hui, l'Association Eco Entretien (AEE) fédère toutes les branches et composantes de l'après-vente automobile depuis l'amont jusqu'à l'aval (la FIEV pour les équipementiers, la FNA et le CNPA pour les réparateurs, la FEDA pour les distributeurs, le syndicat du pneu, la FFC...). Structure associative placée sous la loi de 1901, sans but lucratif, l'AEE ne fait pas de commerce et a pour objectif de proposer un cadre structurant pour permettre à l'après-vente automobile d'intervenir efficacement, en complémentarité des mesures gouvernementales qui sont prises, et répondre aux besoins du contrôle technique qui va faire arriver dans les ateliers un certain nombre de problèmes sur les véhicules. L'association espère pouvoir compter sur un maillage national de 5000 réparateurs labellisés à la fin d'année qui seront recrutés par les têtes de réseaux. »

Car le processus de lancement requiert de la formation et l'acquisition d'équipements qui sont souvent absents des ateliers à cause justement du manque de sévérité (ou de précision) du contrôle technique jusqu'à présent et de l'automatisation des systèmes de gestion moteur. Mais si les évolutions du contrôle technique risquent de pousser les automobilistes dans les ateliers, l'idéal d'une visite réussie répond à un entretien régulier, structuré et encouragé. Pour cela l'AEA a souhaité donner aux professionnels des moyens et un cadre.

Jacques Riffart : « Nous avons créé un label, attribué par un organisme indépendant Ecocert Environnement, qui est aussi une sécurité pour l'automobiliste afin d'éviter que des entreprises opportunistes ne puissent s'accaparer du sujet en proposant de mauvaises solutions. Au travers de ce label nous proposons des formations structurantes, des équipements de mesure qui répondent aux normes de l'UTAC avec une cellule en plus pour les NOx et des produits de traitement qui répondent à un protocole validé par l'IFSTTAR. »

► Voir interview complémentaire de Jacques Riffart - p. 19

► L'expert en automobile peut être un acteur de la chaîne Eco-entretien :

En tant qu'organisation professionnelle des experts en automobile, l'Alliance Nationale des Experts en Automobile (ANEA) trouve une place dans la structure de l'Eco-Entretien, pour la profession qu'elle représente, avec plusieurs opportunités. Les Experts en automobile peuvent notamment accompagner les propriétaires des véhicules dans la pédagogie qui sera nécessaire mais aussi dans la rassurance et une meilleure connaissance des solutions correctives à apporter.

Le Président délégué de l'ANEA Christophe Theuil précise :

« Dans un contexte d'accompagnement recherché par tous nos clients, les experts en automobile, en tant que conseils, peuvent être aux côtés des usagers comme des assureurs notamment par l'éco-diagnostic qui propose une véritable démarche préventive. Pour nos clients historiques assureurs, cela peut leur permettre d'apporter un vrai service à leurs assurés qu'ils doivent aussi fidéliser, que ce soit en amont du contrôle technique pour un meilleur entretien de la combustion moteur mais aussi pour une démarche écologique afin d'agir pour la préservation de l'environnement et la réduction des émissions polluantes. Et pour aborder ces sujets très techniques et complexes de la combustion des moteurs, nous travaillons à mettre en place les outils de formation à destination de nos cabinets et nos collaborateurs grâce à notre filiale de formation iFor2a. »



Tiers de confiance pour l'utilisateur, interlocuteur des assureurs pour valoriser l'accroissement de sécurité et de fiabilité du parc qu'ils assurent, mais aussi partenaire des réparateurs pour leur apporter une aide technique dans les ateliers, l'Expert en automobile entend s'impliquer et mettre pleinement ses compétences de technicien au service de la transition écologique du parc roulant.

Christophe Theuil poursuit : « Dans ce cadre, la démarche de l'ANEA passe par un partenariat avec l'Association Eco-Entretien que nous avons rejoint et avec la société Spheredtech pour la création d'un outil spécifique qui sera à disposition des cabinets d'expertise. Nous travaillons ainsi à la mise en place d'un éco-diagnostic parfaitement compatible avec le contrôle technique et l'après-vente tant sur le plan matériel que processus. Et nous serons en mesure de proposer cette prestation que ce soit à l'occasion d'une expertise collision, lors de la transaction d'un véhicule ou encore lorsqu'un particulier fait appel directement à nous, ou encore dans la gestion des flottes par les entreprises. Mais nous devons aussi disposer de cette compétence dans le cadre des litiges qui apparaîtront très certainement dans le cadre de l'Eco-entretien et sur lesquels nous sommes missionnés notamment au travers de contrats de protection juridique. »

► Voir interview complémentaire de Christophe Theuil - p. 20



► La table ronde en vidéo

Cliquez pour voir la vidéo
ou scannez le QR code



Les NOx en 2022

Au-delà de 2019 et un contrôle renforcé de l'opacité, le contrôle technique se prépare déjà au 1^{er} janvier 2022, quand la mesure des oxydes d'azote (NO et NO₂) sera intégrée dans les prélèvements de polluants. Cathy Bieth a abordé la question lors de son intervention. Tout n'est pas encore défini quant aux valeurs et aux méthodes de mesures, mais l'expérimentation faite en 2017 donne des pistes. Et la DGEC a décidé avec l'UTAC de lancer une nouvelle étude qui vise le développement et la mise au point d'un cycle spécifique pour l'évaluation en charge des émissions d'oxyde d'azote. Il convient notamment d'être en mesure de définir si tous les centres doivent être munis d'un banc à 2 essieux ou si un banc à 1 essieu peut être suffisant pour certains véhicules. Car à ce stade, selon le ministère, il semble que seule la mesure avec un banc de charge soit efficace.



Cathy Bieth, DGEC :

« Nous sommes conscients de la difficulté que représente pour les centres de contrôle la mise en place de bancs de charge. Néanmoins, nous avons la volonté d'avancer et la mesure des NOx en dynamique est pour nous la seule solution. Les échanges que nous avons au niveau européen avec nos homologues au travers du CITA (organisme international) nous conforte

sur cette position. L'étude que nous allons lancer doit ainsi nous permettre de définir les caractéristiques des matériels, le cycle, le protocole d'essai, ainsi que les seuils à retenir. »

Laurent Palmier, SGS :

« Le remplacement des opacimètres pour 2019 n'est pas neutre et aura une incidence économique certaine. L'imposition d'investir dans un banc de charge pour 2022 qui coûte plusieurs dizaines de milliers d'Euros sera bien évidemment encore plus impactant, sans parler du manque de place dans un très grand nombre de centres de contrôle. Cette question est donc particulièrement complexe, pour ne pas dire cruciale et les pouvoirs publics doivent en avoir pleinement conscience. Que se passera-t-il si un centre n'est pas en mesure d'assurer un tel investissement ? Mais il convient de préciser que le banc de charge est un outil de mise en condition et non un outil de mesure. En tout cas, en tant qu'opérateur du contrôle technique et pour faciliter l'investissement, nous espérons une réelle harmonisation européenne et non un process qui serait spécifique à la France. De même nous avons besoin d'une réelle convergence de moyens entre les centres de contrôle technique et les ateliers de réparation. Or les bancs de pollutions ou encore de freinage ont disparu aujourd'hui du monde de la réparation. Nous ne voulons plus tomber dans le syndrome du réglophare où nous avons dans nos centres des matériels plus développés que ceux



de la réparation qui se trouve dans l'impossibilité de valider les mesures correctives demandées. Il ne faudrait pas que sur la pollution nous nous retrouvions dans le même cas. »

Jacques Riffart, AEE :

« Les ateliers de réparations sont dans une réelle démarche d'accompagnement de terrain pour proposer des solutions correctives. Il n'est pas concevable au niveau de ces ateliers d'imposer un investissement sur un banc de charge. Il nous faut donc trouver des solutions alternatives. Les analyseurs 5 gaz que nous préconisons et que nous utilisons donnent un résultat absolu et des pistes qui sont exploitables dès à présent pour peser très efficacement sur tous les problèmes de pollution dont les NOx. Nos expériences au travers tous nos adhérents de l'association démontrent des remontées du terrain très positives. »



David Derégnaucourt, SPHERETECH :

« La convergence, voire la synergie des moyens existe en réalité. La nouvelle mesure des particules sera très efficace et suffisante pour dépister si un moteur a « de la fièvre ». Pour reprendre mon exemple de prise de température, ce n'est pas avec un second thermomètre dans l'atelier qu'on expliquera à l'usager pourquoi son véhicule a la fièvre. C'est là où l'analyse 5 gaz vient en renfort telle « une prise de sang » pour diagnostiquer la ou les maladies générant « cette fièvre ». La réparation va devoir ensuite travailler pour traiter les causes mécaniques qui génèrent les particules. Heureusement la mesure de gaz sans banc de charge est opérationnelle en après-vente pour effectuer les analyses ! Peut-être que d'ici 2022 on pourra s'en inspirer au Contrôle Technique pour les Nox, en commençant par les moteurs essence par exemple. »



3 • Quelles solutions pour les citoyens consommateurs ?

S'il reste encore quelques mois d'ici le 1^{er} janvier 2019 pour appréhender les changements liés au contrôle technique, les acteurs de l'entretien travaillent d'ores et déjà sur des solutions qu'ils sont en train de déployer chez les réparateurs. Ainsi, équipementiers et réseaux ont présenté leur vision de l'Eco Entretien lors du symposium, avec dans l'ordre d'intervention AVL DiTest (fournisseur d'analyseurs de gaz et de solution de diagnostic), Tenneco Walker (fabricant d'équipements de dépollution et de produits de traitement des systèmes), Autodistribution (groupement de réparateurs, distributeur de pièces et apporteur de solutions de formation) et Bosch Car Services (groupement de réseaux de réparateurs, fabricant d'équipement de mesure).

Membres de l'Association Eco Entretien, ces professionnels spécialisés dans des domaines complémentaires de l'entretien et de l'analyse des moteurs partagent leurs compétences pour développer des solutions de diagnostic des défaillances des systèmes de dépollution moteur ainsi que des systèmes de réparation dédiés.

► **AVL Ditest, Johanna Mandak (Senior sales manager) et Rémy Prats (Sales manager France)**

AVL Ditest voit au travers de l'Eco- entretien un moyen de former les réparateurs et les consommateurs aux réalités environnementales liées à l'entretien des moteurs. En tant que leader mondial de l'analyse de Gaz, AVL Ditest bénéficie d'une parfaite connaissance des exigences des constructeurs, des concessionnaires, des garages, des centres de contrôle technique, permettant ainsi d'offrir des solutions appropriées.



Concernant le matériel utilisé pour l'Eco Entretien : « Les appareils reflètent le fonctionnement thermodynamique du moteur et permettent l'Eco-diagnostic. Le contrôle de la qualité de pulvérisation des injecteurs, l'évaluation de l'état du turbocompresseur, l'encrassement de l'admission d'air, du filtre à particules et de la vanne EGR, sont réalisés avec l'analyseur MDS 250 Slim Eco Diag en moins de 3 minutes. Le logiciel fournit un rapport significatif et très simple, compréhensible pour le client, avec 3 niveaux de contrôle à l'aide de couleurs (vert / orange / rouge). Au-delà des mesures, l'outil va aussi faciliter le travail de diagnostic du professionnel en l'orientant sur les causes du problème, contrairement à un outil de diagnostic électronique classique qui indique de codes défaut sans forcément voir en amont ce qui peut se passer. Le réparateur peut être également synchrone avec le contrôle technique car l'outil comporte un analyseur de gaz classique. Ainsi, un réparateur qui veut faire un pré-contrôle estimatif peut acquérir la cellule opacimètre homologuée pour le contrôle technique. Le même matériel peut donc être utilisé dans un garage ou dans un centre de contrôle technique. Enfin le matériel est prévu pour évoluer et répondre aux exigences de demain »

Pour les solutions utilisées par les experts automobiles : « AVL Ditest a créé pour les experts automobiles un appareil de diagnostic spécifique à partir de la station multimarque dotée d'un logiciel spécifique, qui le rend un peu différent du système standard. Les experts ont des besoins différents des garagistes. Par exemple l'expert n'a pas besoin (ou le droit) d'effacer les codes défauts. Il peut aussi choisir ce qu'il veut voir, observer. Il faut, par contre, qu'il ait accès au code VIN, sur tous les calculateurs où on peut le retrouver, tout comme le kilométrage enregistré dans chacun d'eux. Cela permet de contrôler l'origine des pièces qui sont sur le véhicule et de détecter les fraudes. »



► Voir interview complémentaire de Johanna Mandak et Remy Prats - p. 22



► L'intervention d'AVL Ditest en vidéo

Cliquez pour voir la vidéo ou scannez le QR code



► **Tenneco, Louis Pascal Soracchi (Senior country manager France, Dom, N&W, Afrique)**

Tenneco, un des 10 grands équipementiers en automobile, est spécialisé dans les éléments de liaison au sol et le traitement des émissions polluantes. Il se veut à la pointe des équipements en première monte de dépollution qui représentent 70 % de son activité et qu'il propose à la filière de l'après-vente sous la marque « Walker ».



« Le développement des systèmes de dépollution des moteurs s'est fait par plusieurs étapes successives. La première remonte à 1992 avec l'arrivée des catalyseurs 3 voies au niveau des véhicules essence pour traiter les oxydes de carbone, les hydrocarbures et les Nox. Cette technologie sera adaptée 3 ans plus tard aux véhicules diesel. Mais sur un véhicule diesel, le catalyseur ne traitant que les monoxydes de carbone et des hydrocarbures, il a fallu apporter d'autres composants comme la vanne EGR et les sondes lambda pour le meilleur rapport pour la combustion. 2009 marque la deuxième grande étape avec la norme Euro5 qui impose le traitement des particules. C'est l'avènement du filtre à particules inventé par TENNECO et monté pour la première fois sur une Peugeot 605 et qui équipe aujourd'hui l'ensemble des véhicules diesel ainsi que depuis 2017 les véhicules essence. La dernière norme c'est 2014, renforcée sur les moteurs diesel pour traiter les NOx. Pour cela, Tenneco a mis en place un catalyseur sélectif de réduction des NOx pour la première monte et qui sera proposé à partir de septembre 2018 sur le marché de la rechange. »

Mais Louis Pascal Soracchi reconnaît que de nombreux obstacles restent à franchir : « Malheureusement, en rechange, si nous ne proposons pas des solutions très rapidement, à la fois économiques et écologiques, nous assistons à beaucoup trop de dérives comme le débranchement des systèmes d'AdBlue ou encore le contournement de la vanne EGR ou même le « défapage ». Nous avons un devoir d'explications et de pédagogie car nous vivons malheureusement dans un univers de méconnaissances où la communication sur les conséquences de ce genre de procédé est trop faible. Quand le système est en bon état, on peut, comme l'image du colibri choisie pour le symposium, respirer naturellement autour de la sortie d'échappement. C'est cette image qu'il nous faut transmettre. Nous devons faire en sorte que les professionnels de la rechange et de la réparation maintiennent les systèmes de dépollution dans l'état d'origine pour continuer à répondre aux normes de fonctionnement définies par les constructeurs. Si l'Eco-entretien est parfaitement et régulièrement réalisé, le FAP pourra être maintenu en état tout au long de la vie du véhicule. C'est pourquoi nous avons uni notre expérience à celle d'un motoriste pour élaborer des produits additifs qui, en étant mis directement dans le diesel de façon préventive ou curative, permettent de réinstaurer la post-injection, le cycle de régénération et donc de remettre les systèmes d'origine dans un parfait état de fonctionnement. »

► Voir interview complémentaire de Louis-Pascal Soracchi - p. 23



► L'intervention de TENNECO en vidéo

Cliquez pour voir la vidéo ou scannez le QR code



► **Autodistribution, Olivier Helore (Responsable national du développement commercial pièces et services techniques)**

L'Autodistribution appuie sa démarche d'Eco-entretien sur des réparateurs formés et propose déjà de nombreuses formules :

« Notre ambition est de pouvoir répondre en tout point aux exigences concernant toutes les normes anti-pollution et accompagner l'ensemble des ateliers de réparation mais également et surtout les automobilistes sur la restitution de la performance de leurs véhicules tant vis-à-vis des émissions que de la consommation. Nous avons pour cela identifié plusieurs segments. Le premier est bien évidemment l'amont et l'aval du contrôle technique, que ce soit pour préparer la visite ou pour apporter les mesures correctives nécessaires après la visite. Le second est un accompagnement qui pour nous doit se faire dès le départ, c'est-à-dire dès la commercialisation du véhicule pour savoir conseiller le bon processus de maintenance. »

Pour y parvenir Autodistribution a initié une démarche de formation et d'accompagnement de toute la profession de la réparation.



« Au travers de l'institut AD (l'institut de formation de notre groupe) et les partenariats, notamment avec IMA technologies, nous avons mis en place des audits de compétence, en ligne, pour sensibiliser les réparateurs aux questions liées à l'éco-diagnostic et les notions d'Eco-entretien. Il en résulte un parcours pédagogique par lequel nous pouvons accompagner le professionnel, notamment au travers de solutions digitales, des classes virtuelles, développées par IMA Technologies, mais aussi avec des fonctions présentielles, les deux étant pour nous complémentaires. »

Mais Autodistribution assure aussi une démarche de certification ou de labellisation, réseaux et hors réseaux, en faisant un parallèle avec les certifications d'autres domaines comme le bâtiment qui a su professionnaliser une démarche. C'est cette même démarche et volonté qu'AD a trouvé au sein de l'Association Eco Entretien et que le groupe souhaite valoriser et mettre en avant auprès de l'ensemble de ses réparateurs.



« Pour encourager ce label, nous pourrions même imaginer un taux de TVA réduite pour le consommateur auprès de tous ces professionnels qui ont su s'inscrire dans une telle démarche utile pour l'environnement. C'est une proposition que nous pourrions formuler aux pouvoirs publics. »

Enfin, le groupement de distribution et de réparateurs mise également sur ses capacités de sélection pour proposer les meilleures pièces de réparation : « Nous voulons accompagner l'automobiliste en termes de pouvoir d'achat. Pour cela nous intégrons un certain nombre de pièces pouvant être à remplacer (filtre à particules, le turbo compresseur, la vanne EGR, le débitmètre ...), dans une politique commerciale de marque de distribution (AMDD) ISOTECH spécifique à Autodistribution et qui offre l'avantage d'être très compétitive au regard des prix publics en référence constructeurs (coût inférieur à la pièce d'origine du constructeur). »

► Voir interview complémentaire d'Olivier Helore - p. 24



► L'intervention d'AUTODISTRIBUTION en vidéo

Cliquez pour voir la vidéo ou scannez le QR code



► **Bosch – Dominique Ledoux (Responsable marketing Réseau Diesel), Franck Dupuis (Responsable commercial équipement d'atelier), Herta Gavotto (Responsable marketing Bosch Service)**

La stratégie de Bosch dans l'Eco-entretien repose sur plusieurs axes.

Le premier est le réseau des garages Bosch Car Services, composé de 17 000 unités dans le monde dont 560 en France, avec un ADN extrêmement technique et donc assez peu connu du grand public. Ce réseau, qui s'est progressivement ouvert à des opérations d'entretien et maintenance multi marque, est membre actif au sein de l'Association de l'Eco Entretien. « Aujourd'hui, nous avons environ 30% du réseau (BCS) équipé et formé avec l'objectif d'atteindre la totalité du réseau équipé et formé pour l'Eco Entretien », précise Herta Gavotto responsable marketing Bosch Services.

En parallèle Bosch possède un réseau de spécialistes, le réseau Bosch diesel, orienté BtoB.

Dominique Ledoux Responsable marketing réseau diesel explique : « Le réseau est composé de Bosch Diesel Center et Bosch Diesel Service. Ce sont les centres techniques de référence qui interviennent sur tous les systèmes d'injection (maintenance, intervention, diagnostic sur tous ce qu'on connaît aujourd'hui notamment au travers du common rail). Ce sont eux qui ont la délégation de garantie pour tous les pro-



duits de la marque. Avec 80% des équipements « Eco Entretien Ready », Bosch entre dans l'éco-diagnostic et est aujourd'hui en mesure d'intervenir sur les analyseurs ancienne génération. »

L'entreprise Bosch, en tant qu'équipementier et systémier à l'origine de la création de grandes innovations automobiles, s'est toujours engagé à donner les moyens à ses partenaires et ses réseaux de diagnostiquer et réparer les technologies qu'elle produit.

« C'est pour cette raison que dès 2013 nous nous sommes engagés dans la démarche de l'Eco-entretien en apportant notre savoir-faire d'analyseur de gaz associé à celui de la société Spheretech. » complète Franck Dupuis responsable commercial Equipement d'atelier. « C'est un engagement que nous avons pris dès le début car nous y croyons énormément. Et en tant qu'acteur du contrôle technique,

notre objectif est d'apporter rapidement dès septembre aux réparateurs la possibilité de valider le passage d'un véhicule au contrôle technique, en étant capable de visualiser les problèmes et les réparer mais aussi de confirmer la nouvelle conformité après remise en état. »

Pour **Franck Dupuis** : « Le diagnostic électronique des véhicules est quelque chose de vraiment primordial. Un calculateur d'injection travaille sur un système d'injection qui en permanence mesure des dérives. Le code défaut lorsqu'il arrive indique que le composant incriminé arrive au maximum de sa dérive et le calculateur indique alors quelle est la problématique. De son côté l'analyse de gaz va permettre de détecter ce que le calculateur est en train d'essayer de corriger automatiquement et de permettre d'agir ensuite efficacement sur la cause. »

Mais savoir faire évoluer les réseaux de centres pour l'utilisation des nouveaux matériels de diagnostic, familiariser tous les professionnels avec cette nouvelle démarche que constitue l'analyse des gaz nécessite de la formation, c'est le rôle dévolu à l'école de formation de Bosch France à Saint Ouen dont le savoir-faire est reconnu et qui entretient des partenariats au niveau national. Et le contrôle de tout cela passe forcément par de l'audit qualité qui porte sur la formation, sur les moyens de contrôle mis en place au sein même des ateliers, sur l'homogénéité des équipements, sur l'efficacité de la technique au sein des ateliers.

Herta Gavotto insiste sur l'importance des supports marketing qui vont permettre de vulgariser la démarche et d'apporter des explications claires aux consommateurs. « Il est indispensable de simplifier des termes qui sont très techniques et savants. Comment expliquer au consommateur pourquoi il a besoin de passer du curatif au véritable mode préventif ? C'est là que la bataille sera gagnée, avec des explications claires. Pour cela nous donnons à nos centres des fascicules, affichettes, nous développons des offres sous forme de forfait, nous nous efforçons d'expliquer les changements qui vont intervenir vis-à-vis du contrôle technique. C'est d'ailleurs une réflexion que nous menons au sein de la commission communication de l'AEE. Nous allons construire des supports pour les réparateurs mais surtout à destination des consommateurs. »

Simultanément, le réseau des spécialistes diesel permet de développer de nouvelles solutions de réparations économiques pour le consommateur :

« Il peut être nécessaire de procéder au remplacement ou à la réparation de l'organe défaillant sur le véhicule. Pour réduire les coûts pour le propriétaire, nous avons institué une démarche de réparation au sein même des ateliers avec une position très claire. Pour un injecteur neuf, d'un coût de 100, un échange usine est positionné à 75 ; Nous proposons désormais une pièce de réemploi certifiée, contrôlée, réglée et tracée, positionnée à 50. C'est un réel avantage économique qui rentre aussi dans le cadre de l'économie circulaire », indique Dominique Ledoux qui précise : « on connaissait la pièce de réemploi pour la carrosserie, par ce procédé nous sommes le seul équipementier sur le groupe autopropulseur, sur les organes de l'injection, à valider le fait qu'un injecteur ou une pompe common rail rentre aujourd'hui dans le cadre de la pièce de réemploi. »

Herta Gavotto avance les chiffres du marché qui est ouvert à l'Eco Entretien : « Nous parlons énormément des grandes évolutions au travers des véhicules autonomes, hybrides et connectés, mais nous avons un parc de 37 à 38 millions de véhicules qui ne va pas disparaître du jour au lendemain. Pour aborder la vraie transition énergétique c'est ce parc là qui doit aborder l'Eco-entretien avec l'après-vente. »

► Voir interview complémentaire de Herta Gavotto, Franck Dupuis et Dominique Ledoux - p. 25



► L'intervention de BOSCH SERVICE en vidéo

Cliquez pour voir la vidéo ou scannez le QR code



► Les Questions / Réponses en vidéo

Cliquez pour voir la vidéo ou scannez le QR code



SYMPOSIUM ANEA 2018

Rapport de synthèse
du 30 mars 2018



En partenariat



Toutes les vidéos du symposium



INTRODUCTION

François Mandello - Président ANEA



ANEA

Association Nationale des Experts en Automobile

N°1 français de l'expertise automobile

Introduction SYMPOSIUM 2018



Les chiffres 2017 de l'Expertise
en automobile



La réglementation du contrôle
technique automobile



Table ronde



Quelles solutions pour les citoyens ?
Interventions de AVL DITEST



Quelles solutions pour les citoyens ?
Intervention de TENNECO



Quelles solutions pour les citoyens ?
Intervention de AUTO DISTRIBUTION



Quelles solutions pour les citoyens ?
Intervention de BOSCH SERVICE



Questions / Réponses



Conclusion du SYMPOSIUM 2018



Cliquez pour voir toutes les vidéos
ou scannez le QR code





Jacques Riffart
Président de l'AEE

En quoi consiste l'ECO-ENTRETIEN ?

Jacques Riffart - Avant de répondre à cette question, il faut rappeler que cette idée est partie d'un constat : les technologies de diagnostic de panne moteur reposent sur une analyse de conformité des composants électroniques de base et ne prennent pas en compte les conditions d'usage des véhicules.

Or un moteur n'est pas un ordina-

teur mais une machine thermique soumise aux aléas d'utilisation qui influent sur la combustion interne et donc sur les émissions résiduelles, qui jusqu'alors n'étaient pas prises en compte.

Il y avait donc un chaînon manquant, qui a conduit à compléter le diagnostic électronique traditionnel par une analyse des pollutions émises.

Il fallait en quelque sorte réaliser un diagnostic inversé en partant du résultat (les surémissions polluantes) pour cerner les causes de dysfonctionnement et les traiter.

Le protocole ECO-ENTRETIEN commence par une première phase, l'ECODIAG qui consiste à mesurer les pollutions émises en utilisant un analyseur 5 gaz, suivie d'une détermination des causes probables de dérive à l'aide d'un logiciel d'interprétation de données, issu de plus de 10 années de recherche et de tests.

Puis, à partir de ces résultats, des solutions correctives chimiques ou mécaniques sont proposées, associées à des solutions de nettoyage. Causes de dysfonctionnement et conséquences sont ainsi supprimées.

L'ECO-ENTRETIEN peut donc se résumer ainsi ; mesurer -> analyser -> préconiser -> traiter -> nettoyer.

Pourquoi avoir créé une association ?

J. R. - On était face à une révolution technologique en matière de diagnostic, pour laquelle il n'existait ni historique, ni règle d'application. En quelque sorte, on partait d'une feuille blanche pour construire un cadre opérationnel permettant l'exploitation de ce protocole innovant dans les réseaux de l'après-vente automobile.

Pour cela, il fallait constituer une chaîne de compétence technique capable de :

- Rassembler sous une même bannière, toutes les tendances de l'après-vente automobile pour construire ce projet citoyen de lutte contre la pollution engendrée par le parc roulant actuel.
- Promouvoir l'intégration verticale et transversale de toute une filière professionnelle, afin d'optimiser des bénéfices environnementaux, économiques et sociaux immédiats.
- Mettre en place un réseau labellisé **ECO-ENTRETIEN**® multiconfessionnel capable de réduire la pollution

atmosphérique par la réduction des surémissions polluantes, en particulier les particules fines et les NOx, réduire les émissions de CO2, soutenir le développement des emplois verts de l'automobile, préserver le budget des automobilistes en limitant la consommation de carburant et en évitant des réparations onéreuses par l'usure ou la casse prématurée

- S'appuyer sur une démarche désormais aussi bien démontrée que reconnue par les Pouvoirs Publics (Contrôle thermodynamique 5 gaz inclus dans la loi de transition énergétique du 17 août 2015, selon l'article 65 du décret d'application paru le 17 juin 2016, et renforcement du contrôle de l'opacité applicable à partir du 01/01/2019) et par les organisations commerciales ou représentatives du métier de l'après-vente.

Pour relever ce défi, il fallait construire un cadre opérationnel rigoureux, donnant à l'automobiliste final toute garantie sur la qualité et la fiabilité des prestations proposées, tout en assurant une offre nationale de services pluraliste et non monopolistique, fédérant tous les acteurs de l'après-vente automobile, de l'amont à l'aval.

C'est dans cet esprit qu'a été créée l'Association Eco-Entretien (AEE), structure associative loi 1901 sans but commercial.

Quels sont les grands objectifs de l'AEE ?

J. R. - Aujourd'hui, l'AEE rassemble tous les acteurs de l'après-vente (fédérations professionnelles, groupements, enseignes et réseaux de distribution). Le réseau se construit autour de prescripteurs, avec un objectif d'environ 5000 ateliers opérationnels à fin 2018.

L'automobiliste est maintenant sécurisé par la mise en place du label **ECO-ENTRETIEN**®, contrôlé par ECOCERT ENVIRONNEMENT, garantissant l'emploi exclusif d'équipements reconnus par l'UTAC et de produits de traitement répondant à un cahier des charges défini et vérifié à l'IFSSTAR.

Pour mettre en œuvre cette stratégie, l'AEE s'est dotée de structures administratives classiques, complétées par deux instances consultatives.

Un comité technique est chargé principalement de veiller au respect des critères d'application du protocole ECO-ENTRETIEN et de réactualiser ce protocole en fonction de l'évolution des technologies et des équipements.

Un comité consultatif est destiné à enrichir en permanence la réflexion sur l'ECO-ENTRETIEN. Il est composé d'organisations périphériques de l'après-vente et de personnalités connues pour leur engagement dans la formation et la protection de l'environnement.

En résumé, l'ambition de l'AEE est d'accompagner la transition du parc roulant actuel vers une mobilité plus propre en déployant largement le label ECO-ENTRETIEN®, en complément des politiques publiques et de l'engagement du Gouvernement, tout en préservant les intérêts économiques de l'automobiliste.



Alliance Nationale des Experts en Automobile

N°1 français de l'expertise automobile



Christophe Theuil
Président délégué de l'ANEA

Pourquoi la profession de l'expertise en automobile s'intéresse-t-elle à l'Eco-Entretien ?

Christophe Theuil - Les émissions polluantes des véhicules font l'objet d'une attention forte de la part des pouvoirs publics qui imposent de nouvelles réglementations et normes. Ainsi, dans le cadre du renforcement du contrôle des émissions de polluants atmosphériques et

des particules fines émanant de l'échappement des véhicules qui rentrera en application lors du contrôle technique dès janvier 2019, de nombreux automobilistes se trouveront dans l'obligation d'apporter des mesures correctives et de maintenance sur leurs véhicules. Mais au-delà, c'est aussi une véritable prise de conscience qui s'impose aux conducteurs à la fois pour mieux maîtriser le bilan énergétique de leur moteur mais aussi savoir prévenir tout dysfonctionnement qui pourrait avoir des répercussions sur l'environnement mais aussi sur leur budget entretien. Ce grand sujet de santé publique va bousculer à la fois le spectre du contrôle technique, de l'entretien automobile mais aussi des offres de service qui s'y rattachent. Toute la filière est concernée et notre profession en fait partie.

Comment voyez-vous le rôle de l'Expert en automobile dans ce cadre ?

C. T. - Dans le cadre de ce changement culturel que je viens d'exprimer il va falloir faire preuve d'une pédagogie forte en direction des citoyens. Notre profession d'Expert en automobile, trop mal connue et trop souvent réduite à la seule activité de l'expertise collision, a pour mission d'assurer ce rôle de pédagogie et d'accompagnement des automobilistes avec lesquels nous sommes en contacts réguliers que ce soit dans le cadre des chiffrages des réparations mais également des transactions de V.O. entre particuliers, des litiges et démarches/dossiers juridiques ou encore lorsque nous sommes saisis pour un conseil.

Notre indépendance et notre positionnement de tiers de confiance nous donne une vraie légitimité tant vis à vis des particuliers que des professionnels dans chacun des cas cités préalablement et dans lesquels l'Eco-Entretien va forcément rentrer. C'est pourquoi nous avons un rôle d'accompagnateur et de prescripteur à jouer tant sur l'analyse, le diagnostic, l'information ou encore le conseil.

Les experts en automobile ont-ils la compétence pour parler de combustion moteur ?

C. T. - Il est évident que c'est une compétence dont il nous faut disposer aujourd'hui au sein de tous nos cabinets et cela passe par la formation des hommes et le développement d'un matériel d'analyse adapté. Nous y travaillons actuellement et c'est ce qui justifie aussi notre rapprochement avec l'Association de l'Eco-Entretien. Notre volonté est d'être en parfaite connaissance et harmonie avec le processus qui a été pensé et engagé par la filière de l'après-vente mais aussi de participer activement à toutes ses évolutions futures.

Vous avez évoqué différents domaines dans lesquels l'Eco-Entretien pourrait intervenir. Pour vous cela ne concerne donc pas que le contrôle technique ?

C. T. - Le contrôle technique ne concerne qu'une partie du parc roulant et ne se pratique qu'à certains moments de la vie du véhicule. Le bilan énergétique d'un moteur peut être réalisé à tout moment car nous savons que, selon les conditions d'usage, il ne faut pas attendre 4 années pour qu'un moteur se dérègle. Ceci peut être aussi particulièrement utile dans le cadre des transactions entre particuliers, de la remise sur le marché des véhicules en leasing (le By Back), ou encore à titre d'information lors d'un chiffrage de réparation. Comme je vous l'ai dit, la sensibilisation et l'information des propriétaires seront nécessaires et elles peuvent se faire de façon régulière et pas seulement dans un cadre strictement réglementaire. De plus, au-delà de l'utilité pour la qualité de l'air, cette démarche impactera positivement le budget des ménages par une maintenance efficace du véhicule qui évitera des réparations conséquentes comme un changement de turbo, d'injecteurs ou de filtre à particules. L'Expert en automobile est en mesure d'apporter ce service.





Laurent Palmier
Président Directeur
Général Sécuritétest
Groupe SGS

Sécuritétest et Autosécurité sont deux des enseignes de SGS dans le contrôle technique périodique. Les centres de SGS représentent près de 2000 centres répartis sur toute la France, soit près d'un tiers des centres de contrôle technique automobile. Les contrôleurs techniques sont eux aussi confrontés à l'évolution technique des véhicules. L'arrivée de nouvelles procédures et valeurs de contrôle ne va pas faciliter leur relation avec le grand public. Les moyens mis

en œuvre par l'association Eco-Entretien viennent les aider dans ce sens.

Que représente l'Eco-Entretien pour SGS et Sécuritétest ?

Laurent Palmier – Sécuritétest ne s'investit pas (au sens propre) dans l'Eco-Entretien. Sécuritétest s'intéresse à la démarche parce que l'Eco-Entretien est préalable à la démarche du contrôle technique obligatoire. Il permet à l'automobiliste de venir dans de bonnes conditions dans les centres. L'Eco-Entretien peut également être postérieur à la visite dans le centre (en cas de contre-visite).

Quels moyens voyez-vous pour apporter une collaboration, et quelle est la position de Sécuritétest dans l'Eco-Entretien ?

L. P. - Les règles vont se durcir dans le champ du contrôle technique, notamment sur les moteurs diesel, avec une nouvelle règle dès janvier 2019, c'est très proche. Malgré l'indépendance obligatoire entre le contrôle technique, le commerce et la réparation automobile, nous ne pouvons pas être considérés uniquement comme des percepteurs. Nous devons être « associés » au monde de l'entretien automobile pour ce qui concerne les outils de mesure et leurs champs d'application.

On a le sentiment que le dispositif Eco-Entretien reste encore méconnu du monde de la réparation. Par voie de conséquence, il est forcément méconnu de l'automobiliste. L'Eco-Entretien devrait être véhiculé au travers de la moindre consommation du véhicule. L'Eco-Entretien devrait avoir une valeur pédagogique, il ne doit pas être uniquement un outil pour passer au contrôle technique.

Je ne pense pas que dans le contrôle technique, il y ait de frein particulier à ce qu'un jour, on mette une affiche dans les centres pour indiquer qu'un bon entretien préalable

passé par un Eco-Entretien et par un entretien préventif permanent du véhicule. Cette démarche vise à éviter des désagréments pour l'automobiliste en sécurisant son porte monnaie dans la durée.

Nous souhaitons que l'administration, véhicule le fait que l'Eco-Entretien est un élément vertueux en termes d'environnement.

SGS, qui se veut un acteur important de l'automotive, juge normal de s'intéresser au concept d'Eco-Entretien qui va devenir plus qu'important à partir de 2019. Nous avons en effet une inquiétude, c'est que le durcissement en 2 étapes du contrôle technique (une fois au mois de mai sur les défaillances que l'on peut qualifier de classique et en janvier 2019 pour l'opacité, emmène les gens à désertir les centres de contrôle technique et à rouler sans contrôle technique valide. Pour des raisons économiques, le client qui ferait un ratio un peu abrupt se dirait : le contrôle technique me coûte 80 à 90 euros, l'amende coûte 135, je prends le risque ! Il y a 30% de gens qui arrivent en retard aujourd'hui. Donc les retardataires vont se transformer en abstentionnistes. Aujourd'hui, l'âge moyen des véhicules contrôlés est de 11,92 années. Ceux qui viennent dans les centres roulent un peu moins chaque année, et un peu moins vite. Est-ce qu'un véhicule qui roule à 80 kilomètres heure avec une boîte 6 ou 7 vitesses est prévu pour polluer moins ? Justement, je n'en suis pas sûr.

On peut partir d'un exemple simple pour analyser les relations entre la réparation automobile et le contrôle technique. Les règles concernant les seuils applicables aux feux de croisements contrôlés par des réglo phares qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes réglementaires dans les centres de contrôle technique ou les garages. Il ne faudrait pas que demain, la technologie liée à l'Eco-Entretien soit complètement décalée de celle utilisée pour vérifier les seuils de pollution dans les centres de contrôle technique. On amènerait l'automobiliste à mettre en cause les réparations qui n'auraient pas été validées dans les centres.

Quelle possibilité ont les centres de contrôle de proposer leurs services pour un contrôle ponctuel à leurs clients ?

L. P. – Une seule possibilité : la réalisation d'un contrôle technique volontaire sur la fonction pollution. Cette possibilité permettrait de renforcer les rangs de l'Eco-Entretien, s'il n'y a que 500 centres d'Eco-Entretien, et qu'il en faut 5000 ; il y a près de 6400 centres de contrôle technique en France, un tous les 17 km.

Ce qui est compliqué pour nous va être compliqué également pour les réparateurs.



AVL

D I T E S T



Johanna Mandak
Senior Sales Manager AVL

Fabricant d'équipements de mesure et diagnostic, AVL DiTEST fournit des analyseurs de gaz aux réparateurs et aux centres de contrôle technique dans le monde entier. Sa compétence reconnue dans ce domaine lui a donné l'opportunité de participer comme fournisseur de solutions, aux tests du contrôle technique, préparatoires aux nouvelles procédures de mesure des polluants. Le

partenariat avec l'association Eco-Entretien est un gage de performance pour la démarche en faveur de l'écologie et de la fiabilité des mesures.

Pour vous, que représente l'Eco-Entretien ?

Johanna Mandak - L'Eco-Entretien est une philosophie qui a pour objectif d'éduquer réparateurs et consommateurs sur tout ce qui concerne les réalités environnementales liées à l'entretien des moteurs et ainsi contribuer à la préservation de l'environnement dans un cadre économique raisonnable. Les opérations doivent conduire à une réduction de la consommation de carburant et à l'amélioration des performances.

Rémy Prats - Pour AVL DiTEST, l'idée à la base de l'Eco-Entretien, c'est un rôle éducatif qui amène les consommateurs à comprendre ce qui se passe. Le bien fondé de l'Eco-Entretien est d'apporter une structure qui va permettre de former le réparateur et informer le consommateur, à l'entretien spécifique du véhicule pour le faire fonctionner correctement.

Le but est de faire prendre conscience qu'un moteur s'encrasse au cours de sa vie et suivant son utilisation. Pour compenser les pertes de performances, plus ou moins perceptibles, le consommateur va compenser en accélérant plus et donc en consommant plus. Il faut aussi se poser la question de savoir quand le consommateur est prêt à franchir le pas. Il le fera s'il peut constater de manière pertinente l'état de son véhicule et s'il voit, après l'opération, une amélioration notable.

AVL DiTEST fournit des équipements pour l'Eco-Entretien, comment sont-ils élaborés, quels sont les accompagnements sur le terrain ?

R.P. - AVL DiTEST est un leader mondial en analyseurs de gaz, avec un savoir-faire permettant l'enregistrement précis et quasi instantané des valeurs de gaz d'échappement. Pour assurer les performances nécessaires à l'Eco-Entretien, AVL DiTEST s'est associé à Spheretech qui a développé le logiciel qui permet, avec un cycle prédéfini basé sur leurs nombreuses années de recherches, d'interpréter les valeurs relevées. Au fil du temps les véhicules ont évolué,

les critères de pollution ont changé. Le cycle de contrôle apporte un diagnostic clair au client. Il va, dans un second temps, apporter les pistes au réparateur pour résoudre les problèmes détectés. La réactivité de l'analyseur 5 gaz AVL DiTEST permet des remontées de mesures qui, associées à l'interface Spheretech vont être en mesure de donner un résultat final simplifié pour le réparateur ainsi que pour le consommateur. Un tableau récapitulatif, avec des voyants de couleur, va permettre de voir directement les résultats et les éventuels problèmes liés aux 5 causes majeures d'encrassement. Ainsi suivant le cycle d'encrassement d'un moteur, on retrouve les injecteurs, la vanne EGR, le turbocompresseur, le filtre à particules et l'échappement. Le logiciel sort un rapport simplifié que le réparateur confie au client. C'est un état de santé du véhicule. Après, le réparateur peut faire simplement un traitement ou procéder à un échange de pièces si besoin.



Rémy Prats
Sales Manager France

On nous a toujours présenté cette analyse pour le moteur diesel, le logiciel et la méthode sont-ils adaptés aux moteurs à essence ?

R.P. - Oui, bien sûr. Il peut traiter les moteurs à essence comme les diesels. Au départ, il faut choisir le type de carburation : essence ou diesel, et compléter les spécifications du véhicule contrôlé. On démarre alors une procédure spécifique. Dans tous les cas, on ne mesure que les gaz (CO, CO₂, HC, O₂ et NO_x) mais pas les particules.

L'AVL DiTEST Gas 1000 est utilisé pour l'Eco-Entretien. Quelles sont ses particularités ?

J. M. - Notre philosophie est de travailler sur une base modulaire. L'AVL DiTEST Gas1000 est le même module que celui utilisé en contrôle technique, complété par un module NO_x. Si le réparateur souhaite effectuer du précontrôle conforme au contrôle technique, il lui est également possible de rajouter un module opacimètre homologué, la différence se fait sur l'apparence extérieure. Nous fournissons l'ensemble matériel avec tous les logiciels qui sont préinstallés. Le client achète un code d'activation chez Spheretech. Ce travail va se faire chez le distributeur, qui doit maîtriser la solution AVL DiTEST et la relation avec Spheretech.

Pour la formation, nous supportons directement les distributeurs, pour qu'ils soient en mesure de présenter efficacement les équipements chez les clients. Nous nous déplaçons chez les distributeurs et nous pouvons les recevoir directement dans notre centre de formation dans notre filiale AVL DiTEST Allemagne. Pour les problèmes, nous avons un service « hot line » qui assure également le support technique du diagnostic en France.

TENNECO



Louis Pascal Soracchi
Sr Country Mgr France
Dom, N&W, Africa

Concepteur, promoteur d'innovations, le groupe Tenneco s'articule autour de 2 activités : la liaison au sol et les systèmes d'échappement et de dépollution. Dans ce domaine il s'est imposé comme innovateur, proposant pour la première monte les premiers filtres à particules, et commercialisant pour la rechange toute sa gamme d'origine et plus de 1200 références de catalyseurs, plus de 500 filtres à particules et plus de 5000 références de silencieux. Les réparateurs peuvent proposer à leurs clients tous les

produits de régénération de filtres à particules pour les moteurs PSA (3 générations) et des produits innovants pour la maintenance des systèmes d'alimentation diesel, reconnus par l'association Eco-Entretien.

Que représente l'Eco-Entretien pour Tenneco ?

Louis-Pascal Soracchi – L'Eco-Entretien est une démarche à laquelle Tenneco s'est associé depuis le départ. Non directement mais plutôt comme partenaire en mettant à disposition de l'association toute sa connaissance technique. Très rapidement, l'un des points clés du développement de l'Eco-Entretien a été la partie dépollution. Nous sommes restés en « back up » pendant qu'IDLP, Spheretech, Bosch ou Norauto s'investissaient dans l'établissement de références de mesures et de méthodes.

Où en est le développement de l'Eco-Entretien ?

L-P. S. – La première chose, c'est de communiquer les bonnes informations auprès de la réparation mais aussi et surtout aux automobilistes. C'est l'étape la plus importante à ce stade. Il faut donner dès à présent les outils pour construire une attitude écologique dans un contexte économique. Pour Tenneco, c'est donner aux acteurs de l'Eco-Entretien et à l'automobiliste l'ensemble des solutions qui vont permettre soit l'entretien des systèmes de dépollution, - par le remplacement de la pièce à un coût adapté, - soit de fournir des solutions préventives, telles que les additifs, qui ont pour objectif de maintenir les systèmes d'échappement en bon état, et donc de repousser le remplacement des pièces. Si tout fonctionne correctement, un filtre à particules peut faire pratiquement la durée de vie du véhicule (au-delà de

160 000 km). Les problèmes viennent essentiellement d'un usage urbain et des trajets courts. Avec des parcours moyens d'environ 8 km, on va perdre rapidement la post injection et les 100°C nécessaires qui empêchent la formation d'imbrulés et de particules. Ces imbrulés vont envahir les circuits de l'échappement et de la dépollution. Le but des additifs est de préserver les performances des injecteurs, conserver la post injection et faciliter le cycle de régénération pour pouvoir brûler les particules dans le FAP.

Olivier Flasquin – Si la post-injection n'est pas faite, la vanne EGR s'encrasse et derrière tout s'enchaîne : turbocompresseur, filtre à particules... Tout part de la post injection et de la vanne EGR qui a été créée pour aider le catalyseur à faire une bonne dépollution.

Le catalyseur seul ne pouvant répondre à la norme euro 2 sur les motorisations diesel qui produisaient plus de NOx à cette époque, a vu l'apparition de la vanne EGR qui améliore les conditions de combustion.

Et les pièces qui concourent à l'Eco-Entretien ?

L-P. S. – Tenneco propose toute une gamme de remplacement : catalyseur, filtre à particules et on peut d'ores et déjà annoncer le premier catalyseur sélectif (SCR) en Rechange pour septembre à Automechanika. Le traitement des NOx sera assuré. Enfin nous avons les solutions d'additifs développés avec Spheretech avec qui nous mettons en commun nos compétences. Nos pièces de rechange sont toutes homologuées OE et TÜV, respectant les caractéristiques techniques d'Origine. De plus, nous proposons ces produits performants à tarif adapté à la Rechange. Ceci est une réponse au « dérapage » et d'autres dérives. La démarche d'Eco-Entretien mise en œuvre depuis plusieurs années va être relayée par l'évolution des mesures d'émission polluantes du contrôle technique.

Aujourd'hui, il faut communiquer vers le public. Tenneco a beaucoup d'expérience, beaucoup d'informations dans des supports et des formats très variés comme la vidéo et le web. Ils sont tous mis gracieusement à la disposition du réparateur et de l'automobiliste. On y voit comment les émissions polluantes et toxiques sont transformées en gaz inoffensifs.

Si la finalité de la communication est bien faite avec l'Eco-Entretien, toute communication positionnera la solution d'Eco-Entretien comme une véritable réponse aux besoins de la transition écologique.





autodistribution

LE SPÉCIALISTE DE LA PIÈCE AUTO ET POIDS LOURDS



Olivier Helore
Responsable national
du développement
Commercial Pièces et
Services Techniques -
AUTODISTRIBUTION

AutoDistribution figure dans les leaders européens de la distribution de solutions pour la réparation et l'entretien des véhicules. En France il fédère plus de 2000 réparateurs, mécaniciens et carrossiers automobile et poids lourd. Les réseaux de l'AutoDistribution sont implantés localement avec un atout fort de proximité avec l'utilisateur, automobiliste ou professionnel.

Pour vous, que représente l'Eco-Entretien ?

Olivier Helore : L'Eco-Entretien est une démarche de sensibilisation à l'aspect écologique de

l'entretien automobile avec tout ce qui s'inscrit dans la loi de transition énergétique. Ces éléments interpellent la sensibilité de l'AutoDistribution. L'Eco-Entretien représente également une activité à laquelle doivent répondre les réseaux de réparation, due au durcissement du contrôle technique. Indépendamment de la partie « opacité », il y a une révision d'un certain nombre de points critiques qui vont entrer en ligne de compte dans les contrôles techniques et vont forcément générer des entrées ateliers, que ce soit en pré-contrôle ou en post contrôle. Dans ce contexte, l'Autodistribution souhaite très clairement positionner ses réparateurs AD et clients à être capacitaires à intégrer cette démarche.

L'association Eco-Entretien porte des valeurs et une méthodologie reconnues sur l'analyse des émissions polluantes, notamment les 5 gaz, sur la sensibilisation et la diminution des monoxydes de carbone, des CO et CO₂, des particules fines et plus tard pense déjà à 2022 et aux NOx.

Quel rôle AD compte jouer dans la diffusion des savoirs et de la promotion de l'Eco-Entretien auprès des consommateurs ?

O.H. Avec l'application des normes Euro 3, 4, 5, 6 (en 2015) et 6D depuis 2017, on tend à respecter des critères de dépollution à l'échappement lors de la fabrication du véhicule. Il serait anormal que la profession de la maintenance et de la réparation soit étrangère à cette démarche et ne tende pas à minima de respecter la baisse de l'ensemble des parts de polluants à l'échappement. On ne peut qu'accompagner cette démarche.

Comme acteur majeur de la distribution et de la rechange indépendante, on ne peut pas rester insensible à ce que

va représenter l'Eco-Entretien, avec l'accompagnement de l'ensemble des clients. On souhaite que les réseaux de l'Autodistribution s'inscrivent de façon forte dans cette démarche. L'objectif est d'être au cœur des 5000 centres que l'association compte avoir sur le terrain.

De ces faits, nous envisageons des campagnes d'informations automobilistes via nos clients partenaires.

Quelles sont concrètement les actions que vous allez développer ?

O.H. : Nous allons accompagner chaque point de service. Nous allons suivre deux axes : la formation pour que les réseaux acquièrent les compétences nécessaires, la communication pour que les ateliers utilisateurs et l'utilisateur, aient la connaissance des conséquences de leurs gestes pour à la fois la durabilité et la consommation du véhicule autant que pour l'environnement.

On a déjà commencé la communication, dans le cadre de soirées d'information spécifique à « l'Eco-Entretien », avec l'analyse 5 gaz, qui donneront naissance à des sessions en e-learning. L'ensemble sera appuyé par des éléments de communication propres aux réseaux AD, mais aussi vers l'automobiliste.

Au bout du compte, il faut privilégier l'automobiliste. C'est lui qui doit demander l'acte d'Eco-Entretien, et nous n'oublions pas qu'il peut y avoir des opérations de contrainte, dans le cadre de la contre visite du contrôle technique. Avec les nouvelles réglementations, il peut être en obligation de faire corriger un défaut de pollution.

Si on entretient et qu'on entre dans une démarche d'Eco-Entretien, on peut se dédouaner d'une potentielle contre-visite et de la réparation d'organes ou de leur remplacement, qui peuvent être relativement onéreux. Il faut convaincre qu'un Eco-Entretien régulier qui permet d'avoir au quotidien un moteur sain et sans mauvaises surprises. Cela passe sous forme de forfaits d'éco diagnostic.

« L'entretien régulier doit limiter le nombre de réparations. »

L'accompagnement se fera aussi sur l'intégralité des clients réseau ou hors réseau (les MRA, les BCS etc.). Les sessions de formations, qui vont commencer, durent 2 jours. La loi de transition énergétique y tient une place prépondérante pour construire l'argumentation des réparateurs.

En plus de la maintenance et de la réparation, la nouvelle responsabilité du réparateur est d'assurer que sorti de l'atelier, le véhicule ne puisse pas être identifié comme polluant.

A terme l'« Eco-Entretien » doit devenir un geste régulier voire banalisé.



Herta Gavotto
Responsable Marketing
Bosch Service

Premier équipementier automobile mondial, Bosch est également promoteur de l'entretien, au travers d'un réseau de plus de 17 000 réparateurs Bosch Car Service dans le monde, proches des utilisateurs de tous moyens de transport automobile. Ce réseau s'appuie sur des spécialistes des systèmes de gestion moteur, les Bosch Diesel Service et les Bosch Diesel Center, capables d'intervenir sur les pièces constitutives, voire de les rénover selon les spécifications Bosch.

Que représente l'Eco-Entretien pour Bosch et son réseau Bosch Car Service ?

Herta Gavotto – L'Eco-Entretien est un sujet très important pour Bosch (et ses enseignes). Il est évident que l'ADN de Bosch est en parfaite adéquation avec l'esprit de l'Eco-Entretien.

La stratégie mise en place pour les Bosch Car Service, implique aussi bien l'équipement du réseau avec les outils, le matériel et la formation, nécessaires pour anticiper les nouvelles normes du contrôle technique (qui arriveront d'ici à 2022 : NOX) et le renforcement de l'opacité des véhicules diesel à partir de janvier 2019.

Franck Dupuis – Depuis quelques années déjà, Bosch mise sur le potentiel de l'Eco-Entretien, de l'éco-diagnostic et de l'utilisation des gaz d'échappement pour réaliser un diagnostic. Le groupe s'est alors fortement impliqué que ce soit en matériel, en formations et en échanges commerciaux, avec en particulier les analyseurs développés en partenariat avec Spherotech et l'ensemble des solutions techniques labellisées Eco-Entretien. Si Bosch s'est engagé dans cette démarche, c'est parce qu'elle est vertueuse pour le parc roulant.

Dominique Ledoux – Nous avons mis en place un niveau de compétence international à la fois en termes d'équipements, de formations et de connaissances pour les spécialistes diesel au sein des réseaux Bosch Diesel Service et Bosch Diesel Center. Ce sont les centres techniques de référence pour intervenir sur les produits et satisfaire les besoins de réparation de ces systèmes.

Cela signifie-t-il que les Bosch Car Service font un premier niveau de diagnostic et d'entretien et que les Bosch Diesel font les réparations ?

H. G. – Bosch Car Service est un réseau à forte connotation technique mais aussi compétent pour les opérations d'entretien et de réparation du véhicule (la révision, les pneumatiques, les freins, les amortisseurs ...). Cela englobe également la révision et les interventions autour du groupe motopropulseur.

Si une défaillance est détectée au sein d'un organe autour du système d'injection, il est alors possible de faire intervenir le réseau de spécialistes Bosch Diesel.

F. D. – Dans la démarche Eco-Entretien, un Bosch Car Service va proposer un éco diagnostic systématique, y compris sur un véhicule qui ne présente pas de symptôme de pannes. L'éco Entretien est un principe préventif visant à identifier des véhicules en phase d'encrassement...

Un véhicule qui n'a pas de voyant OBD allumé pourra potentiellement risquer une contre-visite pour défaut d'opacité. C'est pour cela que nous travaillons avec les réseaux Bosch et nos partenaires pour avoir cette maîtrise du diagnostic. Quand le professionnel n'a pas accès à l'électronique du véhicule diagnostiqué car le code de défaut n'a pas encore été déclaré par le calculateur, il est nécessaire de maîtriser un nouveau langage qui est celui de la combustion grâce à l'analyseur 5 gaz X822 équipé du logiciel de diagnostic easy diag.

D. L. – La structure et l'offre de Bosch permettent d'adapter le produit et le service à la valeur du véhicule. Pour rappel, sur une base de 100, un injecteur échange standard de fabrication Bosch vaut à peu près 75 et un injecteur réparé en France dans le réseau Bosch Diesel vaut à peu près 50.



Dominique LEDOUX
Responsable Marketing
Réseau Diesel

Avez-vous mis en place des forfaits, des outils commerciaux concrets pour les réseaux ?

H. G. – Aujourd'hui il est nécessaire d'initier une communication commune avec les instances envers le consommateur final. Nos professionnels ont des supports spécifiques pour, à la fois, afficher, expliquer et avoir une démarche pédagogique envers le client. C'est un aspect important de nos formations et de notre accompagnement

F. D. – Il existe tout un panel de forfaits de diagnostic du véhicule. L'Eco-diagnostic peut être facturé spécifiquement, il peut être intégré dans une révision et donner accès à d'autres forfaits pour la remise en état. Il peut s'intégrer au pré-contrôle technique qui va jouer un rôle majeur avec les nouvelles prescriptions programmées de mai à janvier 2019.

La transition énergétique passe par l'Eco-Entretien, qui a pour vocation d'aider le consommateur à conserver l'usage optimum de son véhicule. Nos réseaux sont d'ores et déjà actifs en tant que membres de l'association AAE.



Franck Dupuis
Responsable Commercial
Equipeement d'atelier



Acteur clé de l'expertise automobile, l'ANEA (Alliance Nationale des Experts en Automobile) est depuis 2007 la 1^{ère} organisation professionnelle en France et DOM-TOM représentative de la branche des entreprises et cabinets d'expertise automobile. Interlocuteur privilégié des pouvoirs publics, ANEA contribue à l'évolution de la législation et de la réglementation liées à la mission sécuritaire de l'expert, œuvre à la défense des intérêts du métier, représente la profession via la CFEA, au sein de la Commission Nationale des Experts en Automobile et du Conseil National de la Sécurité Routière. Anea mène une réflexion permanente et agit par ses travaux et développements sur le rôle et l'évolution de l'expert dans les domaines de la sécurité routière, de l'environnement, des nouvelles technologies et mobilités et de l'offre de services à destination des particuliers, des assureurs et des entreprises. www.anea.fr



AM&P (ANEA Mobilité et Prospective), nouvelle filiale du groupe ANEA, a pour principal objectif d'accompagner la profession dans son besoin de regarder vers l'avenir, d'observer les changements, de s'intéresser aux évolutions technologiques et sociétales sur les grands thèmes de la mobilité. Dans ce cadre, AM&P a créé le MAP « **L'observatoire des experts de la mobilité** ». Pensé pour favoriser l'information et la prospective, le MAP développe une dynamique de partage, d'échange et de réflexion avec tous les acteurs de la filière de la mobilité (pouvoirs publics, institutions, secteur économique...) et est ouvert à toutes les organisations/ entreprises qui sont intéressées par ses actions :

- Organisation d'événements (tables rondes, rencontres, colloques...)
- Veille actualité mobilité sous l'angle de la prospective
- Cellule d'étude et d'analyse (enquêtes, sondages, baromètres, analyses...)
- Think tank
- Lobbying et relationnel
- Présence dans le débat public

AM&P peut également accompagner les structures qui le souhaitent dans l'organisation d'un événement, dans des études ou analyses, sur des sujets liés à la prospective, notamment grâce à son service événementiel, sa cellule d'étude ou encore son Think tank.

www.observatoire-map.org



ARD (ANEA Recherches et Développement), filiale de l'ANEA, est une structure R&D au service de la profession.

Cette filiale a pour vocation de développer et proposer des solutions métiers dédiées à l'activité des experts.

ARD leur permet ainsi d'étoffer leur offre de services en direction de leurs clients traditionnels et de se lancer vers de nouveaux marchés avec des produits innovants :

- Outils Anea Partage tels que : Analyse de clés, Appel d'offres, Historique, Valeurs partagées, FAQ VE, ...
- Adela pour l'analyse et le diagnostic de lubrifiants,
- Carré Expert Auto pour l'expertise et la labellisation des véhicules d'occasion dans le cadre d'une transaction.
- Outil Diagnostic Anea : développé en collaboration avec l'un des leaders du marché, AVL Ditest, et AR&D, cette valise diagnostic permet la consultation des données du véhicule pour parfaire l'analyse technique de l'expert en automobile.

Le portail www.ard.anea.fr propose sur une plateforme unique, en une seule connexion, tous ces services accessibles aux experts libéraux membres Anea.



IFOR2A est l'organisme de formation dédié en priorité aux professionnels des cabinets et entreprises d'expertise automobile.

L'expertise automobile est une profession d'exigence qui doit faire face aux évolutions techniques mais aussi sociétales et managériales. Les formations proposées sont conçues pour répondre aux besoins et attentes des professionnels des cabinets et entreprises d'expertise, leur permettant ainsi de se perfectionner et de développer leur niveau de compétence.

Formation continue : Spécialités (moto, poids lourd, machinisme agricole, véhicule incendié, véhicule ancien, véhicule de loisirs, engin de levage, ...), techniques spécifiques, Qualification VE, habilitation BEL, accidentologie, management, juridique, ...

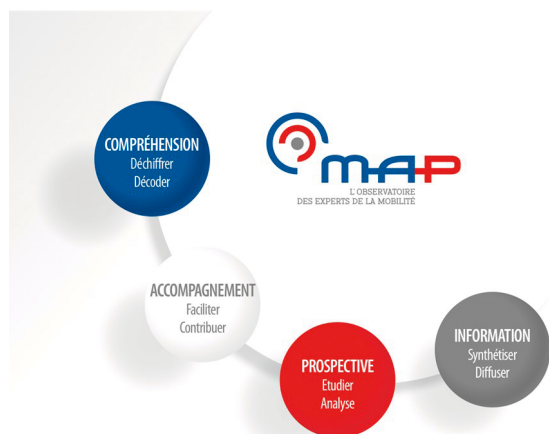
Formation initiale : IFOR2A organise la formation initiale des experts en automobile et les prépare aux épreuves du Diplôme d'Expert en Automobile (DEA) sur 2 ans.

www.anea.fr/ifor2a/



Créé pour observer, réfléchir et communiquer sur le thème de la mobilité et de la prospective, le MAP « **L'observatoire des experts de la mobilité** » est porté par AM&P (ANEA MOBILITE & PROSPECTIVE), filiale du groupe ANEA (Alliance Nationale des Experts en Automobile).

Pensé pour favoriser l'information et la prospective, le MAP développe une dynamique de partage, d'échange et de réflexion avec tous les acteurs de la filière de la mobilité (pouvoirs publics, institutions, secteur économique...).



LES PRINCIPALES ACTIONS DÉVELOPPÉES PAR LE MAP :

- Organisation d'événements (tables rondes, rencontres, colloques...)
- Veille actualité mobilité sous l'angle de la prospective
- Cellule d'étude et d'analyse (enquêtes, sondages, baromètres, analyses...)
- Think tank
- Lobbying et relationnel
- Présence dans le débat public

Le MAP est ouvert à toutes les organisations / entreprises qui sont intéressées et les événements sont accessibles sur simple inscription préalable sur notre site internet. Les membres du club du MAP (ouvert à toute personne morale qui souhaite adhérer) bénéficient, selon la formule d'adhésion choisie, de l'accès à la veille actualité mobilité (développé spécialement en partenariat avec l'équipe de rédaction du Journal de l'Automobile) ainsi que d'un tarif préférentiel pour assister aux événements organisés.

Le MAP peut également accompagner les structures qui le souhaitent dans l'organisation d'un événement, dans des études ou analyses, sur des sujets liés à la prospective, notamment grâce à son service événementiel, sa cellule d'étude ou encore son think tank.

L'ÉQUIPE DIRIGEANTE :



Christophe THEUIL
Président du MAP

CHRISTOPHE THEUIL

Président du MAP :

Président délégué de l'Alliance Nationale des Experts en Automobile, Christophe Theuil, Expert en automobile depuis plus de 18 ans, dirige un cabinet d'expertise composé de 30 salariés et actif sur les départements de la Charente Maritime, de la Charente, de la Vendée et des

Deux-Sèvres. Il est également Vice-Président du réseau Expertise & Concept qui regroupe 65 cabinets et plus de 500 collaborateurs et collaboratrices en France Métropolitaine et Outre-Mer.

Fort d'une première expérience professionnelle de 4 années dans l'Aviation Légère de l'Armée de Terre qui lui a valu d'être décoré de la Croix du Combattant, du Titre de reconnaissance de la Nation, de la Médaille de l'OTAN, de la Médaille Commémorative Française et de la Médaille de la Défense Nationale, Christophe Theuil est un homme d'action, convaincu par l'intérêt général et la nécessité de faire preuve d'anticipation et de prospective, surtout sur un sujet aussi important que celui de la mobilité qui concerne tous les citoyens.

LAURENT HECQUET

Directeur Général du MAP :

Homme de conviction et d'engagement, attaché à l'intérêt général, Laurent Hecquet bénéficie d'une expérience associative nationale de plus de 25 ans (au sein de l'Automobile Club de l'Ouest, de l'association 40 millions d'automobilistes et du think tank Automobilité & Avenir).

Fort de ses interventions dans différentes grandes thématiques (sécurité routière, consumérisme, fiscalité, énergie, infrastructures routières, développement durable...) aux côtés du monde économique, des pouvoirs publics et des décideurs politiques, Laurent Hecquet poursuit aujourd'hui son action au sein du MAP en se situant dans l'anticipation et la prospective vis-à-vis des besoins de mobilité des personnes.



Laurent HECQUET
Directeur Général
du MAP



contact@amp-map.fr
41-43, rue des Plantes – 75014 Paris
Tél. +33 (0)1 84 82 60 17

SYMPOSIUM ANEA 2018



En partenariat



Partenaires Événement



Partenaires Soutien

