

Dossier de Presse
Juillet 2014



AUTOVISION
CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

LE CONTROLE TECHNIQUE
Levier d'activité de la filière automobile

SOMMAIRE

Partie 1

CONTROLE TECHNIQUE : L'URGENCE D'UNE PRISE DE CONSCIENCE ET D'UNE MOBILISATION GENERALE3

Contexte du contrôle technique3

Contrôle technique annuel : tout le monde est gagnant3

Le contrôle technique : quel avenir dans le contexte actuel ?5

Partie 2

CONTROLE TECHNIQUE : ETAT DES LIEUX.....6

Le marché du contrôle technique6

Rapport d'activité UTAC-OTC 2013.....6

Nouveauté réglementaire en 2014.....7

Partie 3

AUTOVISION : 4 POLES D'ACTIVITE8

Métiers associés au Réseau AUTOVISION8

4 pôles d'activité complémentaires autour de la sécurité des véhicules..... 8

Enjeux 2014.....8

Interview : Hervé de Labriffe, Directeur Général AUTOVISION VL..... 8

FICHE D'IDENTITE9

Salle de presse et photothèque : www.commlc.com/autovision

Service Presse : COMMLC

Catherine Lebée

Tél. : 01 34 50 22 36 - E-mail : clebee@commlc.com www.commlc.com

102, rue Etienne Marcel 93100 MONTREUIL

Tél. : + 33 (0)1 55 86 17 17 - Fax : + 33 (0)1 55 86 17 22 - E-mail : contact@autovision.fr - www.autovision.fr
VIVAUTO - S.A. au capital de 152 500 € - Siret 391 863 008 000 28 - APE 7120 A



ACCREDITATION N° 3-221
LISTE DES SITES ACCRÉDITÉS
INSPECTION ET PORTÉE DISPONIBLES
SUR WWW.COFRAC.FR

et ISO 14001 Partenaire de



MINISTÈRE
DE
L'INTÉRIEUR
**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Partie 1

CONTROLE TECHNIQUE : L'URGENCE D'UNE PRISE DE CONSCIENCE ET D'UNE MOBILISATION GENERALE

Contexte du contrôle technique

Les professionnels du contrôle technique sont dans l'attente d'une décision du Parlement européen quant à l'évolution de la réglementation. Cependant, une certitude, la fréquence annuelle du contrôle pour les véhicules de plus de 7 ans est abandonnée, décision soutenue par la France.

Bernard Bourrier, Président des réseaux AUTOVISION VL et AUTOVISION PL, considère le refus de la France du programme européen comme clairement contre-productif pour l'ensemble de la filière automobile.



« Force est de constater que 2013 n'a pas été, pour la profession du contrôle technique, une belle année. Les espoirs, nés du projet de règlement européen présenté pendant l'été 2012, ont été totalement détricotés par les lobbys qui font de l'exception au droit commun, une loi. Soutenus implicitement par des pouvoirs publics français et leurs représentants, nous assistons à un désintérêt manifeste pour notre métier.

L'année 2014 va voir se concrétiser le renforcement des intérêts corporatistes, qu'ils soient privés ou publics, au détriment de la raison d'être de notre métier que sont la sécurité des usagers de la route et l'emploi. Nous sommes un outil public en déshérence ».

Face aux enjeux du contrôle technique pour la filière automobile, il est urgent de se mobiliser pour soutenir un service d'utilité publique pour la sécurité routière, l'économie et l'emploi.

Contrôle technique annuel : tout le monde est gagnant

« La fréquence annuelle du contrôle pour les véhicules de plus de 7 ans est une mesure de bon sens tant pour la sécurité que pour l'entretien du véhicule et pour l'emploi. D'ailleurs, selon une enquête du GIPA, 40% des automobilistes y sont favorables, 60% en région parisienne. Les détracteurs y voient un handicap pour le budget des ménages alors qu'en réalité ce changement de fréquence n'aurait qu'une incidence de 2,9 €/mois à partir de la 6e année du véhicule (sur la base de 69 € le contrôle). En revanche, l'évolution du taux de non-conformité des véhicules en vieillissant n'est pas anodine. A 4 ans, lors de la première visite, le véhicule présente un taux de défauts de 5,9%. Il passe à 10,91% à la 2e visite, 2 ans plus tard ; à 17,83% à la 3e visite (8 ans) ; à 28,7% après 10 ans, avec un taux de contre-visite de 20,96% (24,54% si on intègre les VUL) »,

Bernard Bourrier.



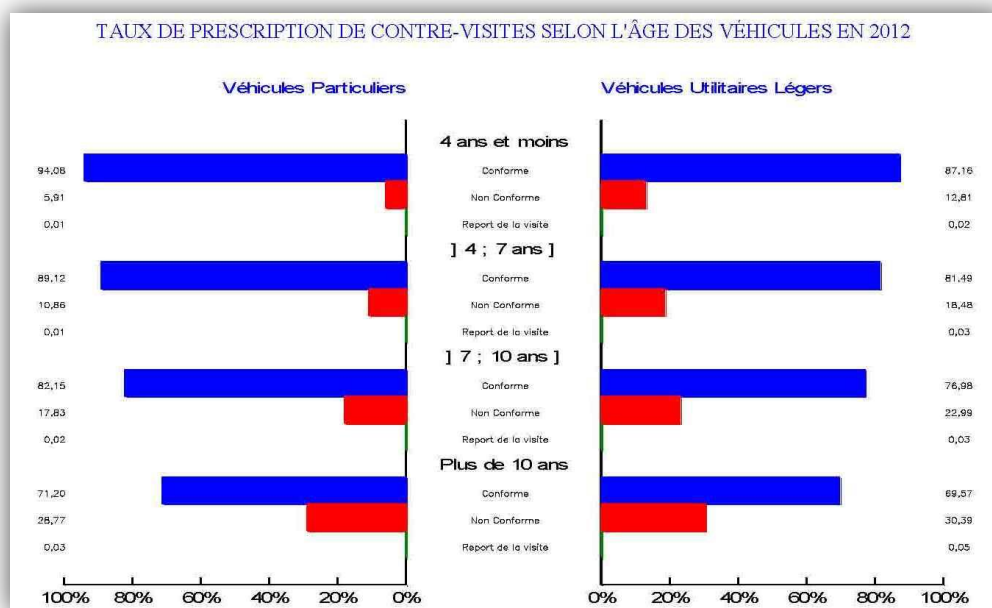


Tableau extrait du Rapport d'activité UTAC-OTC 2012 :
www.utac-otc.com/Upload/bilan/2012/VL/document_integral_vl.pdf

- **Outil de sécurité passive**, le contrôle technique, en incitant à l'entretien du véhicule, entraîne de fait la fiabilité technique du parc automobile.
 - Les automobilistes et les pouvoirs publics sont gagnants en améliorant la sécurité routière dans un esprit de prévention et non de répression.
- **Outil redistributif**, le contrôle technique génère de l'activité sur le marché de l'après-vente en orientant vers le circuit de réparation les 3 à 4 millions de véhicules en refus chaque année.
 - Les professionnels de l'après-vente sont gagnants en proposant des prestations préventives ou correctives en corrélation avec les points de contrôle de sécurité.
 Cette source d'activité apparaît comme une manne pour le marché de la distribution et de la rechange automobile compte tenu de la répartition des marges de profit : elles sont de plus en plus réduites sur la vente VN, stables dans la vente VO mais compensatrices du faible niveau du marché VN. Reste l'entretien et les baies de services qui parviennent encore à dégager une marge contributive de 40 à 45% mais la tendance est baissière. On constate avec évidence que ce sont les pièces et la main d'œuvre qui soutiennent la filière automobile. Dans ce schéma, le contrôle technique est l'une des clés de voûte de l'activité.
- **Outil d'Etat**, les pouvoirs publics ont un atout opérationnel phénoménal en main pour aider la filière automobile.
 - Les pouvoirs publics sont gagnants en disposant, avec le contrôle technique, d'un moyen de redynamiser une filière économique et sociale prépondérante, sans créer d'incidence significative sur le budget de l'automobiliste.

Rappelons que l'automobile concerne 1 million d'emplois directs et 1% du PIB en France.

« Je considère qu'un véhicule bien entretenu n'est pas dangereux. Si on peut difficilement changer le comportement humain sur la conduite, on peut agir sur son comportement vis-à-vis de l'entretien. Le cadre réglementaire du contrôle technique étant, aujourd'hui, une directive européenne, la France a la capacité de transposer et d'affiner la réglementation. C'est exactement dans cette optique qu'AUTOVISION a pris la décision d'adhérer au CNPA pour maintenir la crédibilité du contrôle technique sur la sécurité et défendre son poids économique. On oublie trop souvent qu'il est le premier prescripteur économique de la filière. Avec un taux de refus d'environ 20%, c'est plus d'un milliard d'euros de prescription qui part vers le circuit de la réparation ».

Le contrôle technique : quel avenir dans le contexte actuel ?



Le contrôle technique pourra continuer à remplir sa mission publique pour la sécurité routière et actionner durablement ses leviers d'activité au profit de la filière automobile si la réglementation lui permet de suivre les évolutions technologiques du véhicule.

Pendant que des normes de plus en plus drastiques s'appliquent aux constructeurs, le contrôle technique ne donne pas les moyens de contrôler l'efficacité des derniers dispositifs en matière d'électronique embarquée. D'un point de vue réglementaire, le

contrôle technique est « à côté de la plaque » et rend vain tous les efforts technologiques engagés en amont. Le contrôle technique n'a pas les outils réglementaires qui permettent d'être en cohérence avec l'évolution des véhicules.

« Il est absolument primordial que le contrôle technique évolue parallèlement à la technologie des véhicules s'il ne veut pas devenir obsolète. Aujourd'hui, beaucoup de composants électroniques sont intégrés à la sécurité active et passive du véhicule et l'automobiliste peut s'interroger sur leur fiabilité. Le contrôle technique est le seul rendez-vous du véhicule où il n'y a pas de facture de réparation à la clé. L'automobiliste peut compter sur l'objectivité commerciale du contrôleur pour évaluer le niveau de fiabilité de son véhicule. Il doit également pouvoir sortir d'un contrôle en étant sûr du diagnostic sécurité, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui car la réglementation ne tenant pas compte des évolutions électroniques, tous les aspects « sécurité » ne sont pas contrôlés. Sans évolution, le contrôle technique perd de sa valeur, sans compter une paupérisation intellectuelle du métier, déconnecté du parc actuel. La conséquence sera un risque évident de transfert du contrôle technique vers le constructeur qui est le seul aujourd'hui à détenir les connaissances et les capacités technologiques. On s'écarte alors de la notion de tierce partie et de la réglementation qui défend un contrôle en toute neutralité ».

D'autres pistes d'évolution sont également envisageables :

- **L'intégration du réseau au Système d'Immatriculation des Véhicules**

En sa qualité de 1er réseau de centres de Contrôle Technique en France et disposant d'un important maillage territorial (1 023 centre au 31/12/13), AUTOVISION attire l'attention des pouvoirs publics sur les avantages de sa délégation de service et pose sa candidature pour être intégré au SIV (Système d'Immatriculation de Véhicules).

« En tant que service public, les centres de contrôle technique pourraient remplir d'autres missions comme la délivrance des cartes grises et des plaques d'immatriculation. Cela permettrait aux centres de diversifier leur activité et de décharger les administrations d'un rôle intermédiaire ».

- **Le contrôle technique annuel des véhicules de covoiturage.**

Les plateformes communautaires de covoiturage sont en pleine expansion et se présentent souvent comme un « réseau de transport ». Elles comptent plusieurs millions d'inscrits en Europe et transportent 1 million de passagers par mois.

« Contrairement aux taxis et aux véhicules de transport en commun, les véhicules de covoiturage ne sont pas soumis à l'obligation d'un contrôle technique annuel. Pourquoi les usagers du covoiturage n'auraient-ils pas les mêmes garanties de sécurité des véhicules empruntés que n'importe quel autre transport en commun ? »

Partie 2

CONTROLE TECHNIQUE : ETAT DES LIEUX

Le marché du contrôle technique

Rapport d'activité UTAC-OTC 2013

NOMBRE DE CENTRES DE CONTROLE TECHNIQUE EN FRANCE

5 992 au 01/01/2013 ; 6 149 au 01/12/13 (+157)

NOMBRE DE CENTRES AUTOVISION EN FRANCE

1 018 au 01/01/2013 ; 1 023 au 31/12/13

NOMBRE DE CONTROLES REALISES

23,2 millions de contrôles techniques VU/VUL ont été réalisés :

- 18,80 millions de visites techniques périodiques
- 3,03 millions de contre-visites
- 1,47 million de visites complémentaires

En 2013, AUTOVISION a réalisé **3 829 391** contrôles, + 102 824 par rapport à 2012.

En corrélant la progression du nombre de centres et des contrôles réalisés, on constate que le volume additionnel s'est effectué sans porter préjudice au volume des centres existants.



AUTOVISION en 2013

- 2^e réseau en France en nombre de centres
- 3^e réseau en nombre de contrôles
- Meilleure progression en nombre de contrôles et en part de marché avec +2,76 %. Seul réseau à afficher une progression supérieure à la moyenne du marché (+2,64 %).
- Nombre record de contrôles réalisés : 3 829 391



« Avec plus de 1 020 centres, le Réseau AUTOVISION a réalisé au cours de cette année 2013, et pour la première fois de son histoire, plus de 3 800 000 contrôles techniques (toutes catégories confondues).

Plus de 211 000 véhicules lourds ont été contrôlés dans le réseau AUTOVISION PL dont 16 450 dans des installations auxiliaires, ce qui en démontre bien l'utilité fonctionnelle pour les transporteurs.

Ces résultats nous encouragent à développer notre métier, à toujours améliorer la qualité de nos services et à demeurer une référence française... », **Bernard Bourrier**.

PROFIL DU PARC CONTROLE

L'âge moyen des véhicules contrôlés : 11 ans (10 ans en 2002).

Défauts les plus fréquents :

- **Liaison au sol** : 10,25% (9,33% en 2011), soit environ 2,2 millions de véhicules
- **Eclairage/signalisation** : 9,76% (10,1% en 2011), soit environ 2 millions de véhicules
- **Freinage** : 6,2% (6,6% en 2011), soit environ 800 000 véhicules

Sans le contrôle technique, 2 millions de véhicules rouleraient avec un défaut de sécurité, moyenne basse qui ne tient pas compte des véhicules non contrôlés.



Nouveauté réglementaire en 2014

Depuis le 10 janvier 2014, les véhicules électriques et hybrides rechargeables sont soumis à de nouveaux points de contrôle.

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie a publié dans le Journal officiel un arrêté du 15 janvier 2013 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes. Les véhicules électriques et hybrides rechargeables font désormais officiellement partie du dispositif réglementaire.

Ces mesures s'adressent aux opérateurs du contrôle technique de véhicules, aux détenteurs de véhicules et aux préfetures. Elles introduisent notamment des points de contrôle spécifiques concernant les véhicules électriques et hybrides qui sont entrées en vigueur le 10 janvier 2014.

Le contrôle des équipements d'un véhicule électrique ou hybride comprend :

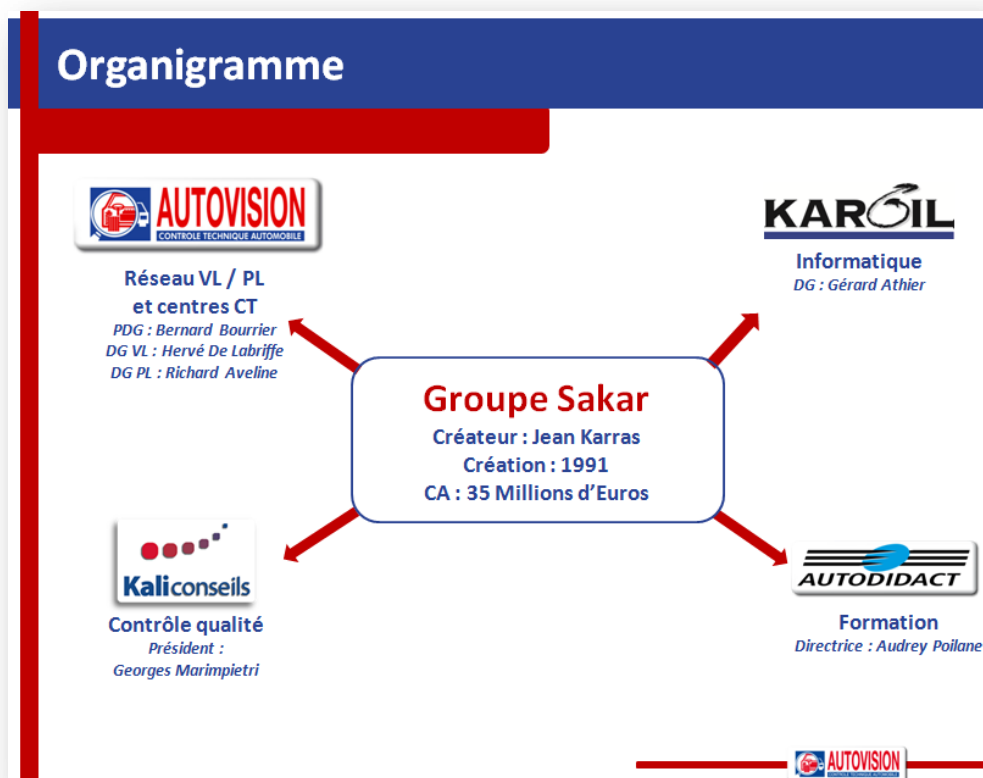
- J.1.1. Coffre(s) à batterie(s) de traction
- J.1.2. Batterie(s) de traction
- J.1.3. Orifice(s) d'aération du coffre à batterie(s) de traction
- J.2.1. Câblages et connecteurs haute tension
- J.2.2. Tresses de masse, y compris leurs fixations
- J.2.3. Continuité de masse
- J.3.1. Equipements électriques et électroniques divers sur circuit haute tension
- J.4.1. Dispositif anti-démarrage (câble de charge connecté)
- J.5.1. Protection de la prise sur véhicule
- J.5.2. Prise(s) sur véhicule
- J.5.3. Câble de charge

Partie 3

AUTOVISION : 4 POLES D'ACTIVITE

Métiers associés au Réseau AUTOVISION

4 pôles d'activité complémentaires autour de la sécurité des véhicules



Enjeux 2014

Interview : Hervé de Labriffe, Directeur Général AUTOVISION VL



Quelle est votre feuille de route ?

Faire envie !

Cette évidence est le fil rouge de notre stratégie.

Lors du contrôle technique, le client vient sans motivation, pour obéir à une obligation réglementaire et avec le stress d'une éventuelle contre-visite. Pour lui, un bon contrôle, c'est une prise de rendez-vous facile, le respect des horaires, pas de surprise sur les prix et pas de contre-visite non expliquée bien sûr. Si en plus l'accueil est satisfaisant, tout est parfait pour lui. Nous devons lui envoyer des signes clairs de qualité et de respect. C'est cet axe qui a motivé les derniers développements : le programme « Ordre et Propreté » ; le nouvel aménagement de l'accueil des centres ; la refonte du site Internet et les nouveaux services online dont la prise de rendez-vous. Le client veut le pouvoir de choisir et de décider, on le lui donne.

Avec un taux de satisfaction de 83,5% parmi les affiliés et un taux de recommandation de 86%, l'enquête réseau 2012 nous encourage dans une approche commerciale, notre politique de développement et d'animation. Elle traduit une activité rentable et la bonne relation ambiante.

Etat civil

Nom de l'enseigne	: AUTOVISION
Raison sociale	: VIVAUTO SA – VIVAUTO PL SAS
Chiffre d'affaires	: 35 972 220 euros pour le Groupe
Secteur d'activité	: réseau de centres de contrôle technique automobile et poids lourds
Dirigeants	: Pascal Karras (Président) Bernard Bourrier (Président Directeur Général VL et PL) Hervé de Labriffe (Directeur Général réseau VL) Teddy Chatel (Vice-président PL) Jérôme Didat (Vice-président exécutif PL) Richard Aveline (Directeur Général réseau PL) Georges Marimpietri (Président Directeur Général Kaliconseils) Gérard Athier (Directeur Général KAROIL)
Contact	: Sotiris Joannou, Directeur CMA – Tél. : 01 55 86 81 00 – sjoannou@autovision.fr
Adresse	: 102 rue Etienne Marcel – 93100 Montreuil
Tél.	: 01 55 86 17 17
Fax	: 01 55 86 17 40
Site Internet	: www.autovision.fr
Contact presse	: Catherine Lebee – Tél. : 01 34 50 22 36 – clebee@commlc.com Marion Dicker – mdicker@commlc.com

L'enseigne en France

Date de création	: 1990 (VL) et 2005 (PL)
Nombre de centres VL	: 1 023 centres dont 31 en propre
Nb de contrôleurs VL	: 1 946
Nombre de centres PL	: 97 centres spécialisés et 32 installations auxiliaires
Nb de contrôleurs PL	: 126
Pays d'implantation	: France, Grèce, Liban, Chypre
Nombres de salariés	: 289 personnes dans le Groupe
Activités du groupe	: développement, gestion et animation de centres affiliés VL (AUTOVISION) et PL (AUTOVISION PL) ; formation (Autodidact) ; contrôle qualité (Kaliconseils) mise en place de systèmes informatiques (KAROIL) ; exploitation de centres de contrôle technique VL et PL
Points forts	: 24 ans d'expérience ; 2 ^{ème} réseau en France en nombre de centres ; 3 ^{ème} réseau en nombre de contrôles ; seul groupe dédié à 100% au contrôle technique VL et PL ; offre globale exclusive pour les affiliés (matériels, documents administratifs, maintenance, formation, veille réglementaire) ; centre d'appels
Part de marché VL	: 16,47% des CT en France en 2013

Contrôle technique

Création	: obligatoire depuis 1992 pour les VL et externalisé depuis 2005 pour les PL
Objectif	: sécuriser le réseau automobile français en évitant que des véhicules ne répondant pas aux règles de sécurité circulent
Qui est concerné ?	: tous les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes, de 4 ans et plus. Son renouvellement s'effectue tous les 2 ans. Les véhicules lourds (transports de marchandises, transports en commun de personnes, transports de matières dangereuses) depuis 2005 (effectué précédemment par l'Etat dans les centres de la DRIRE)
Points de contrôle	: Depuis le 31/12/2011, le contrôle technique concerne 124 points de contrôle dont 72 sont à corriger avec obligation d'une contre-visite (arrêté du 18 juin 1991 modifié)