

## Contrôle technique : à quoi joue le ministère ?

jeudi, 07 septembre 2017

Le 1<sup>er</sup> septembre, une réunion a eu lieu au Ministère de l'Environnement, en présence des principaux acteurs et observateurs du contrôle technique en France, pour faire un bilan de la grande phase expérimentale de tests d'émissions polluantes qui a eu lieu entre 2016 et 2017. Et contre toute attente et toute logique, c'est vers le matériel de test le plus coûteux et le plus volumineux –le banc de charge à rouleaux ou banc de puissance– que la DGEC semble vouloir porter son choix pour réaliser les futurs contrôles d'émissions polluantes ! Une mesure qui, toutefois et en toute logique, devrait être repoussée à 2022...



La réunion du 1<sup>er</sup> septembre au Ministère de l'Environnement, qui faisait le point sur l'expérimentation [des tests d'émissions polluantes](#) en réunissant fabricants de matériel, réseaux de contrôle technique, syndicats professionnels, constructeurs et l'UTAC/OTC, vient d'accoucher de conclusions pour le moins étonnantes... A commencer par cette préconisation de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) qui semble vouloir privilégier le banc de puissance à l'analyseur 5 gaz dans le cadre du [contrôle attendu des NOx](#).

De quoi satisfaire Actia, présent à la réunion –comme Bosch, AVL et Capelec– et seul parmi ces quatre fournisseurs de matériel de contrôle anti-pollution à avoir proposé un banc de charge à rouleaux aux centres de CT ayant participé à la phase de tests... La DGEC préconise donc l'usage d'un banc de puissance couplé à un appareil de mesure, mais consent à un délai de mise en place des nouvelles mesures anti-pollution qui accompagneront l'appareil, jugeant notamment nécessaire des travaux complémentaires pour établir le cycle adéquat, les seuils idoines au juste contrôle des NOx, et donner aux centres de CT le temps et les moyens de s'équiper. Ce n'est donc pas avant 2022 que les automobilistes devront faire examiner leur véhicule sur un tel banc de charge.

**Un choix coûteux... et encombrant**

Néanmoins, plusieurs questions se posent quant au choix de la DGEC. Au premier rang desquelles la

suivante : pourquoi avoir préféré la solution de contrôle [la plus coûteuse](#) et la plus volumineuse de toutes celles qui ont servi à la phase expérimentale de tests qui s'est déroulée entre le printemps 2016 et le printemps 2017 ? Quelques éléments de réponse avec Guy Morvan, Directeur technique pour les réseaux du Groupe SGS (Sécuritest et Auto Sécurité). *« L'UTAC/OTC, sur la base des analyses des données réalisées durant la phase expérimentale, a jugé que tous les contrôles des NOx réalisés en accélération libre présentait des anomalies à la marge, explique-t-il. Raison pour laquelle la solution la plus appropriée serait celle du banc à rouleaux. Mais il reste à définir le juste cycle –qui ne peut pas être le cycle californien retenu à la base, pour des raisons de poids du parc dieselisé– et les justes seuils, ainsi que les conditions de réalisation du contrôle. »*

A propos de l'investissement nécessaire à l'installation d'un banc de charge à rouleaux, estimé à plus de 40 000 euros par centre hors génie civil, Guy Morvan accorde toutefois un bon point à la DGEC d'avoir repoussé l'entrée en vigueur du contrôle des NOx. *« L'administration est bien au courant du ratio de 4 à 6 en termes d'investissement entre un simple analyseur 5 gaz et un banc à rouleaux 4 roues motrices, reconnaît-il. C'est pourquoi la solution intermédiaire d'un banc de puissance 2 roues motrices pourrait être retenue, car c'est un appareil moins coûteux, qui nécessite moins de surface pour être installé. Mais si la DGEC reste sur le choix du banc 4 roues motrices, il faudra 40 m<sup>2</sup> minimum pour l'installer, une surface dont seuls la moitié des centres des réseaux SGS disposent : les autres devront consentir à des travaux. »*

#### **A qui profite la préconisation de la DGEC ?**

Si à peine 50% des centres Sécuritest et Auto Sécurité disposent de la surface libre susceptible d'accueillir un banc à rouleaux 4 roues motrices, il y a fort à parier que les autres réseaux et les centres indépendants sont dans la même situation... Et si l'on autorise les centres qui n'ont pas les moyens d'investir dans de telles transformations à ne s'équiper que de bancs 2 roues motrices, ces derniers devront-ils tirer un trait sur le contrôle des 4x4 et autres VL et VUL à transmission intégrale ? Dans un tel cas, voilà qui serait loin de constituer une publicité idéale. Et si les centres de CT se voient contraints d'investir dans du matériel très cher et du génie civil tout aussi coûteux, comment parvenir à rentrer dans leurs frais sans augmenter le prix d'un contrôle déjà ultra-concurrencé du fait de la pléthore de centres ?

La FNAA, notamment, craint que de tels choix fassent passer le prix moyen du CT avoisinant les 100 euros et impose d'insupportables investissements aux contrôleurs ! Le spectre d'une hausse subite du tarif du pourrait renverser une opinion publique sensible au rôle régulateur de la sécurité routière qu'entretient le contrôle technique... et le transformer, aux yeux des automobilistes, en une insupportable taxe supplémentaire. Alors à qui profite ce choix de la DGEC, sinon aux équipementiers qui fabriquent déjà ces bancs à rouleaux, notamment Actia et Maha en Europe ? Peut-être bien aux constructeurs aussi, qui pourraient trouver là le temps de repousser tranquillement l'adaptation de leurs modèles diesel aux nouvelles normes anti-pollution, eux qui sont déjà aux prises avec la toute récente entrée en vigueur des nouveaux cycles d'homologation des véhicules neufs...

#### **Traque aux trop visibles fumées noires ?**

En attendant 2022, c'est bel et bien dès janvier 2019 que les véhicules du parc français devront se soumettre au contrôle des autres gaz que les NOx. Ainsi, les véhicules diesel se verront appliquer une généralisation du contrôle de l'opacité à la nouvelle norme NFR 10-025:2016 avec prise en compte de la

valeur plaquée. On se se contente donc prudemment de traquer les fumées noires si visibles en repoussant les invisibles NOx à plus tard ?

Quant aux véhicules essence, ils seront soumis à la collecte de leurs valeurs individuelles de CO, CO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub> et hydrocarbures (HC). *« Nous pourrions également transmettre aux clients un relevé des codes défauts, relevés via la prise OBD, relatifs aux mesures anti-pollution effectuées sur leur véhicule, se félicite Guy Morvan. C'est une mesure que nous réclamions, et si le relevé sur le procès-verbal n'occasionnera pas de contre-visite, il aura le mérite d'encourager le client à faire entretenir la dépollution de son véhicule. »*

---

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite