

## Rapport de la «*Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale*»

# Contrôle technique : la FNAA préconise l'entretien du parc roulant plutôt que son renouvellement forcé

- La FNAA a pris connaissance du rapport rédigé par la « Mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » et remis à la commission des affaires économiques et la commission du développement durable du Parlement le 18 octobre dernier.
- La FNAA est consciente que le contrôle technique doit être plus crédible, notamment en ce qui concerne le volet environnemental, en prenant en compte le contrôle du parc diesel. A ce titre, elle souscrit à l'essentiel du contenu de ce rapport, à deux notables exceptions près :
  - 1) La FNAA demande une meilleure prise en compte des investissements ainsi demandés aux centres de contrôle ;
  - 2) la FNAA restera toujours favorable aux mesures privilégiant le bon entretien du parc existant sur toute mesure favorisant son renouvellement forcé. Elle est convaincue des vertus environnementales comme budgétaires d'une régulière maintenance préventive, *tout particulièrement pour les millions d'automobilistes aux revenus modestes.*
- La FNAA a pris contact avec les pouvoirs publics pour s'assurer qu'ils tiendront compte de ses positions.

Comme elle l'a déjà dit, la FNAA est évidemment favorable à l'instauration du contrôle 5 gaz concernant les véhicules essence comme diesel et à une contre-visite obligatoire de ce contrôle. Ces préconisations du rapport auraient un impact significativement positif sur l'état environnemental du parc, essence bien sûr, et surtout diesel, qui reste majoritaire sur nos routes. La FNAA rappelle que, depuis 20 ans, elle explique aux pouvoirs publics que le contrôle technique anti-pollution est effectivement inadapté en ce qui concerne le Diesel...

A ces divers titres, la FNAA est également favorable à la préconisation d'un contrôle effectif de la présence du FAP (filtre à particules) sur les véhicules diesel qui en sont équipés en 1<sup>ère</sup> monte. Si la pratique illégale dite du « défapage » (retrait du filtre anti-pollution) reste à évaluer dans sa réalité, une telle mesure aura le mérite d'en limiter la tentation et donc les effets néfastes sur l'environnement.

***La FNAA reste en revanche dubitative concernant les sous-estimations de ce rapport quant aux conséquences financières que ses préconisations auraient en l'état, sur les professionnels du contrôle technique comme sur les consommateurs.***

- 1) **Pour les centres de contrôle** : la FNAA alerte une nouvelle fois les pouvoirs publics destinataires de ce rapport sur les investissements induits par le seul contrôle 5 gaz. Ils

s'échelonneront en concomitance avec l'entrée en vigueur de la directive européenne 2014/45/CE réformant en profondeur le contrôle technique et qui leur impose des investissements conséquents en termes de formation, équipements, nouvelles procédures...

- 2) **Pour les consommateurs** : le rapport cite à raison l'impact que ce contrôle 5 gaz avec obligation de contre-visite aura notamment sur les ménages les plus modestes, potentiellement conduits à assumer d'importantes réparations, voire à renouveler leurs véhicules. **La FNAA est donc favorable à ce que l'obligation de contre-visite ne soit pas imposée dans un premier temps, mais simplement conseillée**, afin que cette mesure ait le temps de faire évoluer les mentalités, au risque sinon qu'elle ne soit mal comprise, car négativement interprétée comme un nouvel impôt.

## La FNAA pour l'éco-entretien du parc existant

La FNAA considère comme salutaire tout effort tendant à réduire l'impact environnemental du parc roulant. Elle souligne toutefois que **ce n'est ni au contrôle technique, ni a fortiori aux ménages, de payer les conséquences politiques et économiques de « l'affaire VW », encore moins de favoriser des mesures privilégiant le renouvellement du parc sur son bon entretien.**

La FNAA note d'ailleurs avec satisfaction que, dans ce rapport, les constructeurs eux-mêmes ne sont plus favorables aux primes à la casse ne faisant que déstructurer les commerces VN et VO (véhicules neufs et d'occasion) sans impact réel sur leurs outils de production et leurs résultats.

**La FNAA favorable à l'éco entretien.** La FNAA est, avec la FEDA, membre fondateur de l'association éco entretien. Elle ne peut donc qu'être favorable à cette préconisation du rapport. L'éco entretien peut non seulement réduire substantiellement l'impact environnemental des véhicules roulants, même âgés, mais il peut aussi favoriser une approche préventive pouvant éviter les pannes immobilisantes et leurs lourdes réparations. **L'éco-entretien est ainsi favorable aux automobilistes les plus modestes, en favorisant à la fois l'anti-pollution maximale de leurs véhicules tout en leur permettant de mieux les entretenir, donc de les conserver plus longtemps à moindre coût.**

**La FNAA favorable à l'annualisation du contrôle technique.** La FNAA s'étonne que la proposition d'annualisation du contrôle technique soit envisagée mais immédiatement écartée par le rapport au motif qu'une telle obligation pèserait trop lourd sur le budget des ménages.

**La FNAA rappelle qu'elle plaide depuis longtemps pour cette annualisation dans l'intérêt même du consommateur : un véhicule préventivement contrôlé et régulièrement maintenu coûte moins cher à l'entretien, même une fois inclus le coût d'un contrôle annualisé, que celui qui se dégrade jusqu'à nécessiter de lourdes réparations curatives.**



Saint-Ouen, le 3 novembre 2016

Communiqué de Presse

Invoquer le surcoût du contrôle technique est donc non seulement hypocrite, mais contraire à l'intérêt économique des consommateurs.

**La FNAA favorable au relevé du kilométrage réel par le contrôle technique.** La FNAA est en accord avec les pouvoirs publics qui constatent et s'inquiètent de la fraude électronique au compteur kilométrique. La FNAA souscrit donc à la préconisation du rapport proposant de transposer l'intégralité de la directive européenne à ce sujet destinée à sécuriser ce contrôle du kilométrage, le rendre opérationnel via le contrôle technique et accessible aux consommateurs.

**La FNAA souligne que l'annualisation du contrôle technique ferait, là aussi, l'affaire des ménages en rendant ce relevé kilométrique plus régulier et donc, bien moins facilement falsifiable.** Des préconisations d'entretien essentielles seraient ainsi mieux sécurisées, comme par exemple l'incontournable remplacement des courroies ou chaînes de distribution pouvant sinon, aboutir à la destruction pure et simple du moteur.

Reste deux questions sans réponse : les 4 premières années sans contrôle technique n'excluent pas la fraude kilométrique ; sur quel historique s'appuyer concernant les nombreux véhicules importés ?

**Conserver 15 ans l'historique des contrôles de chaque véhicule : la responsabilité de l'Etat.** Le rapport préconise de faciliter l'accès à l'historique électronique des documents du contrôle technique. La FNAA reconnaît l'intérêt consommériste d'une telle disposition. Elle s'étonne en revanche qu'un tel archivage (15 années d'historique) soit présenté par le rapport comme devant être à la charge des centres de contrôle technique, alors même que ces contrôles sont remontés, rapprochés et traités par l'OTC.

**Toujours dans l'intérêt des centres qui voient les exigences réglementaires accroître régulièrement la charge de leurs investissements alors même que leur chiffre d'affaires stagne ou même baisse, la FNAA souhaite que les pouvoirs publics assument pleinement la charge de cette préconisation.**

**S'assurer de la qualité des contrôles, voire l'améliorer : la responsabilité de l'Etat.** Le rapport semble prendre opportunément conscience de la problématique endémique de rentabilité qui pèse sur les centres de contrôle technique et sur le nécessaire financement d'opérations de contrôle toujours plus exigeantes. Il préconise en effet une forme d'encadrement des prix du contrôle technique, en évoquant une approche favorisant un prix plancher et un prix maximum de contrôle afin d'endiguer une dégradation qualitative des contrôles due à l'hyper-concurrence qui sévit entre les 6300 centres de contrôle technique.



Saint-Ouen, le 3 novembre 2016

Communiqué de Presse

Même si la quasi-totalité des centres pratique un contrôle technique irréprochable, la FNAA souscrit à ce diagnostic qui accrédite un corollaire entre tarif trop bas et risque de baisse de la qualité et de la fiabilité du service. Mais elle s'interroge sur la faisabilité, voire le réalisme, d'un tel encadrement dans un contexte où les prix sont librement fixés par les professionnels en fonction de leurs propres charges et de leur environnement concurrentiel. Comment dès lors juger d'un prix « trop bas » ?

***Dans l'intérêt de la pertinence de la mission de service public déléguée aux centres de contrôle, la FNAA préconise donc que ce contrôle concurrentiel, s'il est effectivement nécessaire, revienne à la DGCCRF et que celui de la qualité intrinsèque du service reste à la charge de l'Etat via l'UTAC-OTC.***

A ce dernier titre, la FNAA rappelle que les contrôles de l'Administration se sont certes intensifiés, mais qu'il n'en demeure pas moins que certaines pratiques de certains centres, qui nuisent considérablement à l'image générale de la profession, perdurent malgré tout.