



PARTENAIRE GLOBAL
POUR UN MONDE PLUS SÛR

Conférence DEKRA Automotive

Paris | 6 Novembre 2018



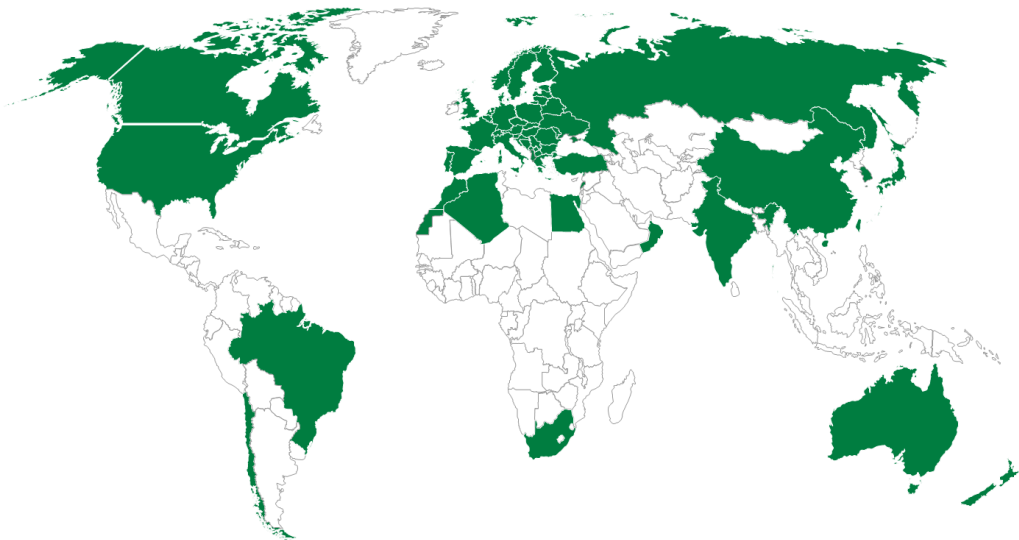


- Le groupe DEKRA
- Le contrôle technique
- Les évolutions réglementaires
- Le rapport européen de sécurité routière 2018

DEKRA, une association fondée en 1925



Un groupe international œuvrant pour la sécurité



présent
dans plus de

50

pays

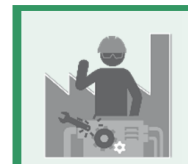
>44 000

collaborateurs

assurant la
SÉCURITÉ



sur la route



au travail



à la maison



Une croissance organique exceptionnelle

4^{ème}
acteur mondial

SGS



intertek

 **DEKRA**

2016

2 903,6 M€
de chiffre d'affaires

+8%

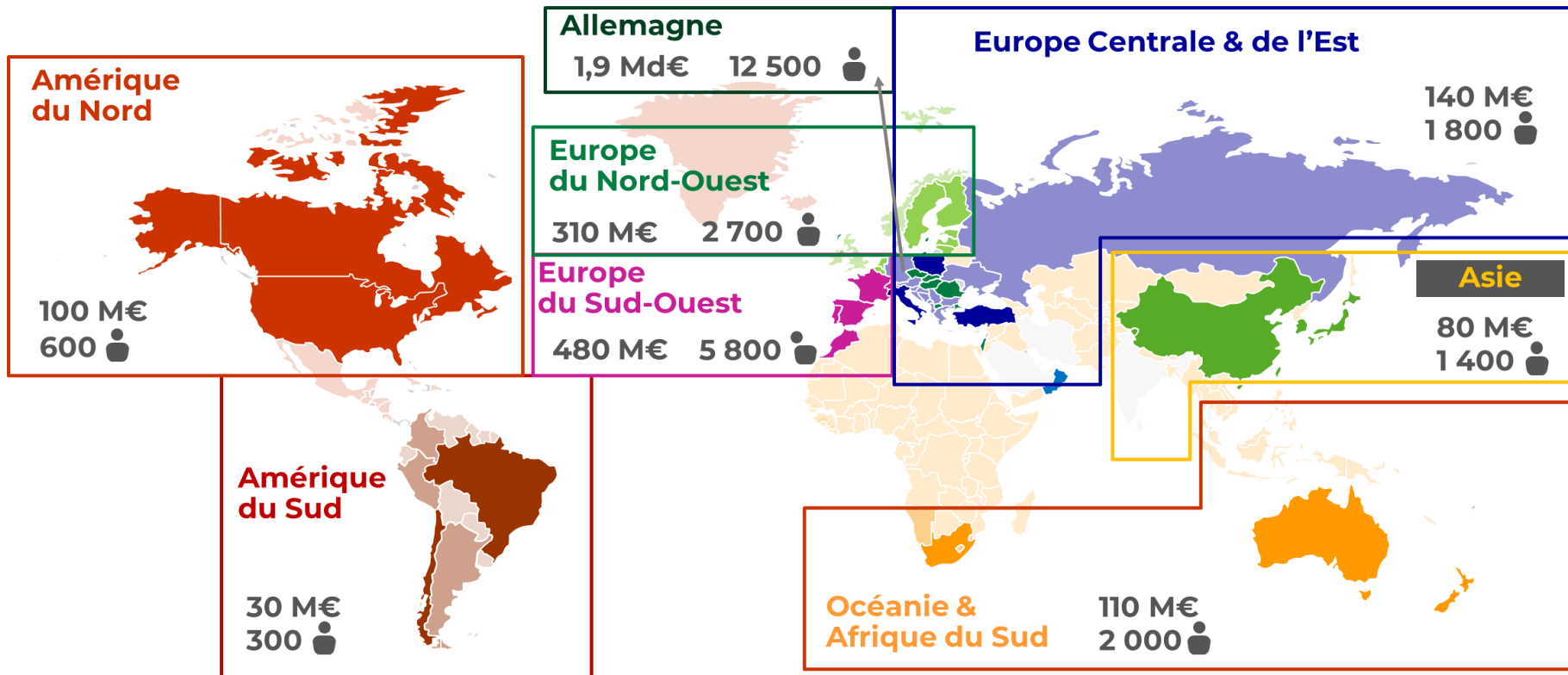
2017

3 134,8 M€
de chiffre d'affaires

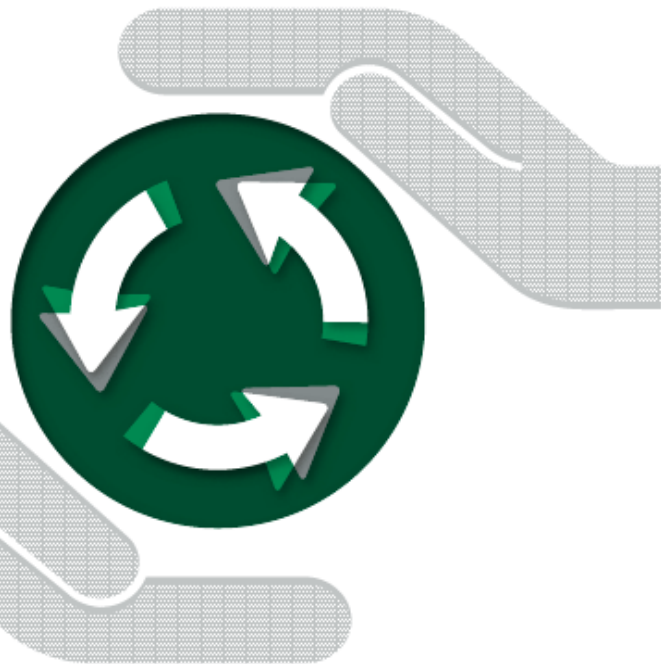
+4,5%

 **DEKRA**

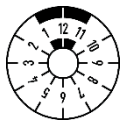
Le groupe DEKRA est divisé en 8 régions



Organisé en 8 services divisions



Contrôle technique
de véhicules



Gestion de
sinistres et
Expertise



Essais



Contrôle
Industriel



Conseil



Audit



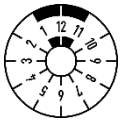
Formation



Intérim



- Le groupe DEKRA
- Le contrôle technique
- Les évolutions réglementaires
- Le rapport européen de sécurité routière 2018



En France, le contrôle technique de véhicules

Le rôle du contrôle technique :

- Prévention et Sécurité routière
- Protection de l'environnement

La périodicité VL :

- Premier CT à 4 ans puis tous les 2 ans et 1 contrôle technique complémentaire annuel (VUL)
- En cas de cession véhicule, si CT daté de plus de 6 mois

La périodicité PL :

1^{er} CT à 1 an ou 6 mois (transport de personnes)

Marchés VL et PL	VL	PL
Nombre réseaux	5 + indépendants (6 200 centres)	2 + indépendants (380 centres)
Nombre contrôles	25,3 millions	785 000
Taux de refus	18,6%	11,3%



DEKRA à l'international :

- 26 millions de contrôles par an
- Présent dans 33 pays






DEKRA Automotive, le contrôle technique de véhicules

Nos spécificités :

- Exploitation de centres VL via une double gestion en propre et par affiliation.
- Un centre de formation dédié au contrôle VL-PL et intégré.

Contrôle technique VL :

- 3 marques :  **DEKRA**  **NORISKO**  **AUTOCONTROL**
- **1 538** centres dont 148 gérés en propre

- **6,3** millions de contrôles par an
- **25%** de PDM

Contrôle technique PL :

- 1 marque :  **DEKRA**
- **154** centres gérés en propre

- **390 000** contrôles par an
- **36%** de PDM

Centre d'examen du Code de la route

- DEKRA est l'un des 5 acteurs agréés par le Ministère de l'Intérieur depuis 2017
- Un service réservé aux **auto-écoles** et aux **candidats libres**
- Une plateforme de réservation en ligne dédiée : **le-code-dekra.fr**
- Plus de **100 centres d'examen** en France (et Martinique, Guadeloupe) installés dans des centres de contrôle technique DEKRA, NORISKO et AUTOCONTROL.



Conférence de presse DEKRA

- Le groupe DEKRA
- Le contrôle technique
- Les évolutions réglementaires
- Le rapport européen de sécurité routière 2018



Les évolutions réglementaires du contrôle technique

Objectif : Renforcer la prévention et la sécurité routière



Mai 2018 : Directive Européenne



Janvier 2019 : Loi de transition énergétique



Une Directive Européenne pour renforcer la prévention et la sécurité routière.

POINTS DE CONTRÔLE

123 → 133

DÉFAILLANCES

410 → 610

3 NIVEAUX DE DÉFAILLANCES



MINEURE
140
défaillances
constatables

Le véhicule peut rouler.
Il doit être réparé sans obligation de contre-visite.
Incidences sur la sécurité ou l'environnement :
Pas de danger



MAJEURE
341
défaillances
constatables

Soumis à contre-visite :
Le véhicule peut rouler.
Un délai de 2 mois est laissé pour réaliser les réparations
et présenter le véhicule pour une contre-visite.
Incidences sur la sécurité ou l'environnement :
Danger possible




CRITIQUE
129
défaillances
constatables

**Le véhicule ne peut plus rouler à partir de minuit le
jour du contrôle.**
Une contre-visite est à réaliser dans un délai de 2 mois.
Incidences sur la sécurité ou l'environnement :
Danger immédiat



Evolution du taux de refus du Réseau de Mai à Septembre :

2017 : 19,6%  2018 : 22,4% (dont 1,4 pt de critique)

Les principaux changements (défauts soumis à CV)	Points
Carrosserie et châssis	+ 3
Pertes de liquide	+ 2,4
Orientation des feux de croisement	+ 2
Airbag	+ 2
Lave-glace	+ 1

20 Mai 2018 : Bilan des évolutions réglementaires VL



Les éléments les plus souvent défaillants :

Libellé	Taux défaillance
PNEUMATIQUES	6,4%
ORIENTATION (Feux de croisement)	6,4%
OPACITÉ (Pollution diesel + OBD)	3,2%
ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (Phares)	3,1%
ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (Feux stop)	2,7%
ÉMISSIONS GAZEUSES (Pollution essence + OBD)	2,7%
ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (Feux de position avant, arrière et latéraux, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour)	2,4%
PERTES DE LIQUIDES	2,4%
ÉTAT DE LA TIMONERIE DE DIRECTION	2,1%
AIRBAG	1,9%



Top 5 des principales défaillances CRITIQUES :

Défaillances	Poids sur total défaillances critiques
PNEUMATIQUES : Corde visible ou endommagée	14%
EFFICACITÉ DU FREIN DE STATIONNEMENT : Efficacité inférieure à 50 % de la valeur limite	11%
ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX STOP) : Aucune source lumineuse ne fonctionne	9%
PNEUMATIQUES : La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences	9%
GARNITURES OU PLAQUETTES DE FREINS : Usure excessive (marque minimale non visible)	4%



174 Points de contrôle

753 Défaillances constatables



MINEURE
174
défaillances constatables

Le véhicule peut rouler.

Il doit être réparé sans obligation de contre-visite.

Incidences sur la sécurité ou l'environnement : **Pas de danger**



MAJEURE
421
défaillances constatables

Soumis à contre-visite :

Le véhicule peut rouler.

Un délai de 2 mois est laissé pour réaliser les réparations et présenter le véhicule pour une contre-visite.

Incidences sur la sécurité ou l'environnement : **Danger possible**



CRITIQUE
158
défaillances constatables


Le véhicule ne peut plus rouler à partir de minuit le jour du contrôle.

Une contre-visite est à réaliser dans un délai de 2 mois.

Incidences sur la sécurité ou l'environnement : **Danger immédiat**



Evolution du taux de refus du Réseau de Mai à Septembre :

2017 : 11,3%  2018 : 17,2% (dont 2,7 pts de critique)

Les principaux changements (défauts soumis à CV) :

Les principaux changements (défauts soumis à CV)	Points
Etat carrosserie et châssis	+ 5,2
Orientation des feux de croisement	+ 3,9
Pertes de liquide	+ 1,6
Etat et fonctionnement des systèmes d'éclairage et de signalisation	+ 1,9

20 Mai 2018 : Bilan des évolutions réglementaires PL



Les éléments les plus souvent défailants :

Libellé	Taux défaillance
ORIENTATION (Feux de croisement)	5%
PERFORMANCES DU FREIN DE SERVICE	3%
ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (Feux de position avant, arrière et latéraux, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour)	3%
PARE-CHOC, PROTECTION LATÉRALE ET DISPOSITIFS ANTI-ENCASTREMENT	3%
PERTES DE LIQUIDES	2%
ÉTAT DE PRÉSENTATION DU VÉHICULE	2%
PNEUMATIQUES	1%
GARDE-BOUE, DISPOSITIFS ANTIPROJECTIONS	1%



Top 7 des principales défaillances CRITIQUES :

Défaillances	Poids sur total défaillances critiques
EFFICACITÉ DU FREIN DE SERVICE : Efficacité insuffisante	30%
EFFICACITÉ DU FREIN DE SECOURS : Efficacité insuffisante	10%
EFFICACITÉ DU FREIN DE STATIONNEMENT : Efficacité insuffisante	8%
PERFORMANCES DU FREIN DE SERVICE : Freinage inexistant sur une ou plusieurs roues	8%
PERFORMANCES DU FREIN DE SERVICE : Déséquilibre important sur l'essieu directeur	5%
ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (Feux stop) : Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas	4%
PNEUMATIQUES : Corde visible ou endommagée	2%

Les évolutions réglementaires du contrôle technique

Objectif : Renforcer la prévention et la sécurité routière



Mai 2018 : Directive Européenne



Janvier 2019 : Loi de transition énergétique

Une analyse de gaz pour les véhicules essence

Mesure des CO, CO₂, HC et O₂ et calcul de la valeur lambda.

Un contrôle de l'opacité des fumées pour les véhicules diesel

Utilisation d'un opacimètre avec mesures en accélération libre.



Crédit photo DEKRA

Contrôles des véhicules hybrides

Depuis le 20 Mai 2018, le moteur thermique est mis en fonctionnement pour contrôler le niveau d'émission.

Nouveau seuil pour les véhicules diesel conformes à la norme Euro 6

Pour les véhicules diesels les plus récents, application d'un seuil d'opacité à $0,7 \text{ m}^{-1}$ depuis le 20 Mai 2018 (au lieu de $1,5 \text{ m}^{-1}$ pour les véhicules > 2012).

Parution de la loi de transition énergétique pour la croissance verte en Août 2015.



3 objectifs :

- Renforcer le contrôle des polluants atmosphériques : contrôle des NOx
- Renforcer le contrôle des particules
- Contrôler les particules fines issues de l'abrasion dès que les moyens techniques seront disponibles

Ces contrôles concernent les véhicules particuliers et utilitaires légers, essence et diesel.

Une première évolution pour le contrôle des véhicules diesel

- Utilisation par tous les centres de contrôle d'opacimètres conformes à la norme NFR 10-025 version 2016
- Utilisation de nouvelles valeurs limites issues de la réception des véhicules

Enjeux :

- Détecter les défapages
- Détecter les défauts d'entretien
- Détecter une usure du système de dépollution



Crédit photo DEKRA

Des valeurs limites issues de la réception des véhicules :

- Détermination de cette valeur lors d'un essai obligatoire pour l'homologation des véhicules suivant le Règlement N° 24 de l'ONU.
- Valeur prévue pour être utilisée dans le cadre du contrôle technique et prenant en compte le vieillissement naturel des véhicules.
- Cette valeur est présente sur une plaque ou étiquette apposée sur le véhicule et dans les bases de données techniques fournies aux centres de contrôle.

La norme NFR 10-025 version 2016

Modification de la méthode de mesure :

- Température des gaz $< 30^{\circ}\text{C}$ = mise en condition (3 mn maxi)
- De 2 à 7 mesures en fonction des résultats
- Poursuite des mesures jusqu'à stabilisation des résultats

3 critères sont analysés pour chaque mesure :

- Profil d'accélération (vitesse d'accélération)
- Temps de montée en régime
- Régime maximal atteint

Les évolutions nécessaires pour l'application de cette nouvelle norme :

Des mesures plus précises => nécessite l'évolution ou le remplacement de certains matériels

La mesure de la température d'huile et du régime moteur impose :

- Un lecteur OBD connecté à l'opacimètre
- Un dispositif annexe de mesure du régime : sur batterie, par vibration, etc
- Un dispositif annexe de mesure de la température d'huile : sonde filaire, infrarouge, etc



Une évaluation plus fine du niveau d'émission des véhicules diesel :

- Une évolution sensible du taux de refus pour l'opacité des fumées

0,8% en 2017



Estimé entre 5% et 7% en 2019

- Défaillance majeure
- Délai de mise en conformité : 2 mois

Evolution du contrôle OBD au 1^{er} janvier 2019

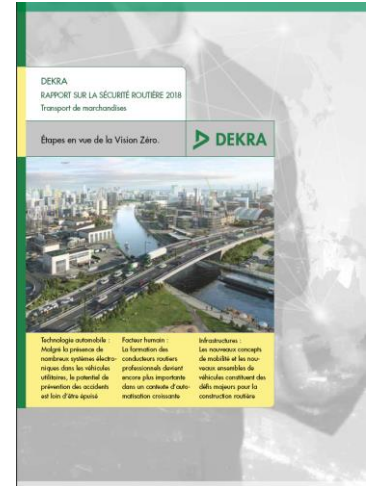
- En cas de relevé de codes défaut :
Impression des codes défaut sur le PV
- Concerne les défauts liés au système de dépollution.
- Renforce le côté préventif du contrôle technique.



Crédit photo DEKRA

Conférence de presse DEKRA

- Le groupe DEKRA
- Le contrôle technique
- Les évolutions réglementaires
- Le rapport européen de sécurité routière 2018



Crédit photo DEKRA

Acteur de la sécurité routière en France et en Europe

Éditeur de Rapports de Sécurité Routière : Stratégies de prévention des accidents sur les routes en Europe.

2018 Transport de Marchandises



2008 Automobiles



2009 Poids lourds



2010 Motocycles



2011 Piétons et cyclistes



2012 L'utilisateur et la technique



2013 Réseaux secondaires



2014 Mobilité Urbaine



2015 Rétrospective 90 ans de sécurité



2016 Transport de Personnes



2017 Les mesures qui font leurs preuves



Acteur de la sécurité routière en France et en Europe

Partenaire de :

- Direction de la Sécurité et Circulation Routières (2000)
- Charte européenne de la sécurité routière (2008)



DEKRA, adhérent au CNPA

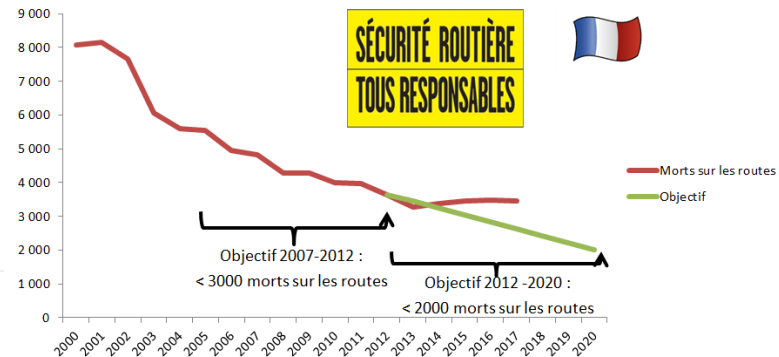
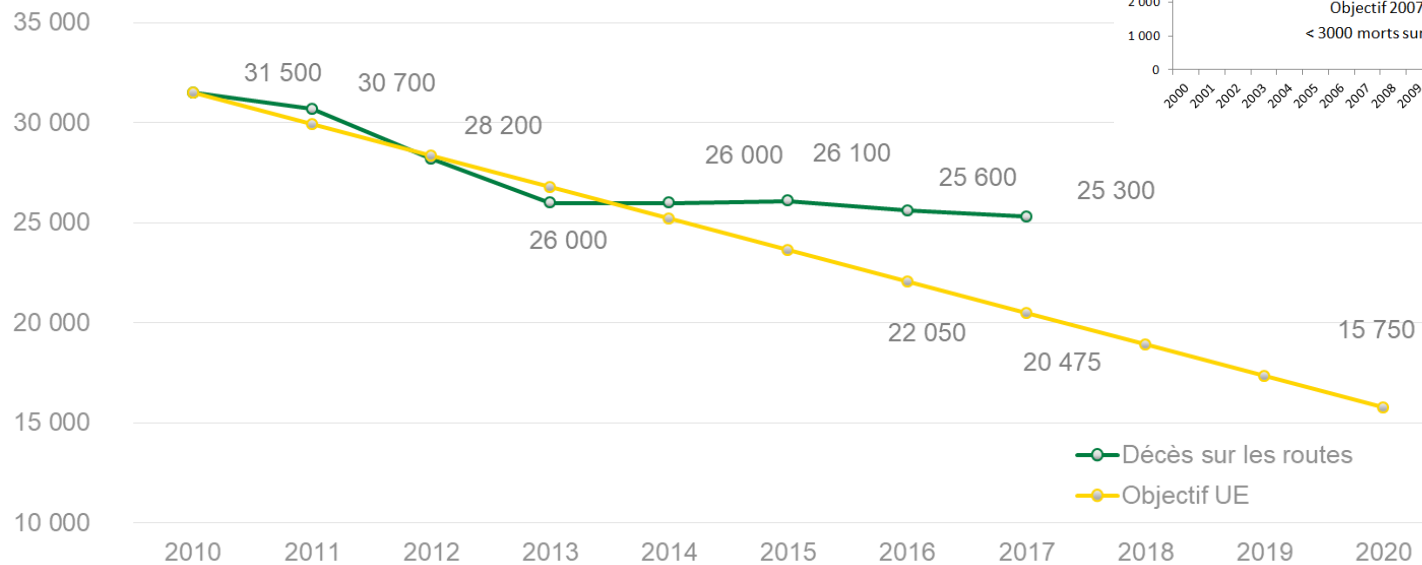
- Création de la branche contrôle technique
- 2 réseaux nous ont rejoints Autovision et Autosur
- Objectifs :
 - Défendre les intérêts de la profession
 - Suivre les évolutions réglementaires du contrôle technique (Périodicité du contrôle, Nouveaux points de contrôle...)

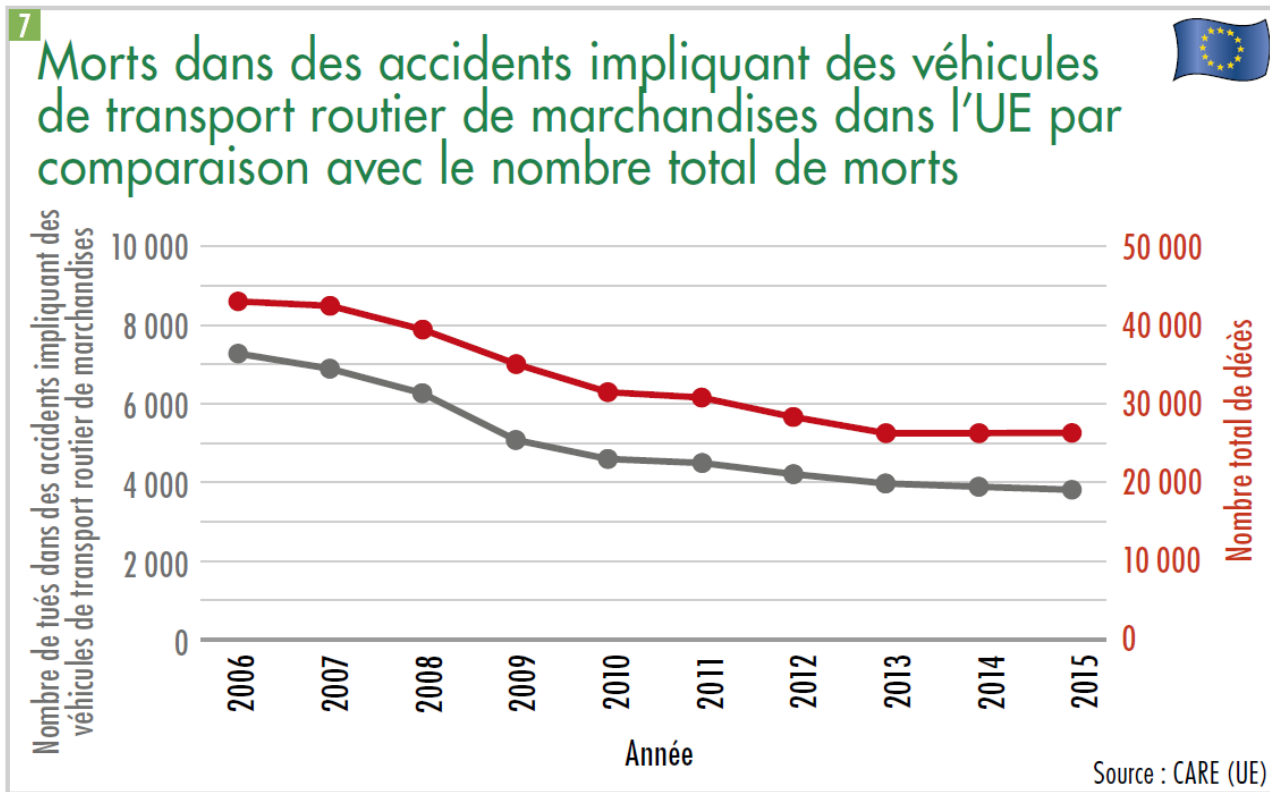


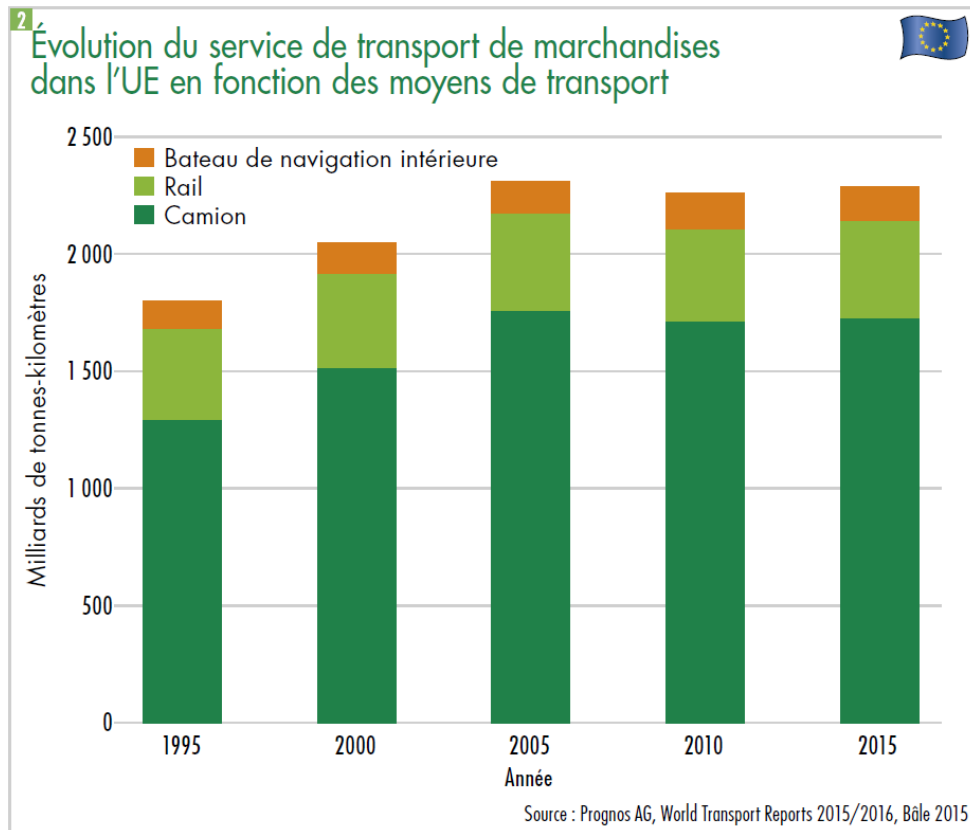
Rapport DEKRA 2018 : Le Transport de Marchandises



Statistiques : UE & France







3 leviers majeurs pour faire baisser l'accidentologie liée au transport de marchandises :

- Facteur humain
- Technologie automobile
- Infrastructure



Crédit photo Imago

Le facteur humain



Crédit photo DEKRA



Le facteur humain

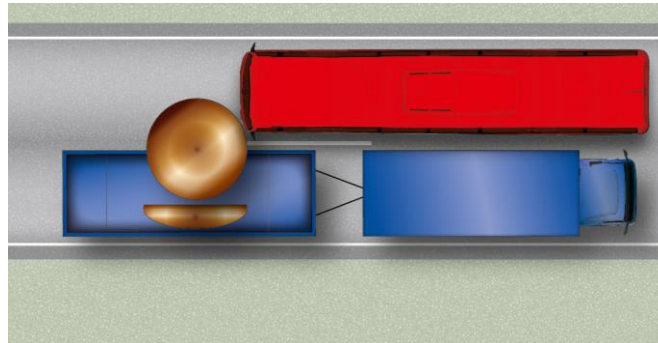
L'arrimage des charges est un enjeu important de sécurité routière.

Selon les statistiques de l'INRS :

- 10 000 accidents du travail par an liés à un mauvais arrimage des charges transportées.
- 50 000 déversements de marchandises sur la chaussée.



Crédit photo DEKRA



Crédit photo DEKRA



Crédit photo DEKRA

Le facteur humain

Fatigue et distraction constituent des risques importants pour les chauffeurs routiers.

27 Exemples d'activités secondaires distrayantes au volant et leur influence sur l'intensité de la distraction

H = haute, M = moyenne, F = faible.

Activité secondaire	Cognitive	Visuelle	Auditive	Manuelle	Durée
Écrire des messages sur un téléphone portable	H	H	F	H	M
Composer un numéro sur un téléphone portable	M	H	F	H	F
Parler au téléphone	H	F	H	F	H
Manger et fumer	F	M	F	H	M
Signaux à l'extérieur du véhicule / publicité	M	H	F	F	F
Commande vocale	H	M	M	F	F

Source : Kinnear & Stevens, 2015



Source DEKRA

La technologie automobile



Crédit photo DEKRA

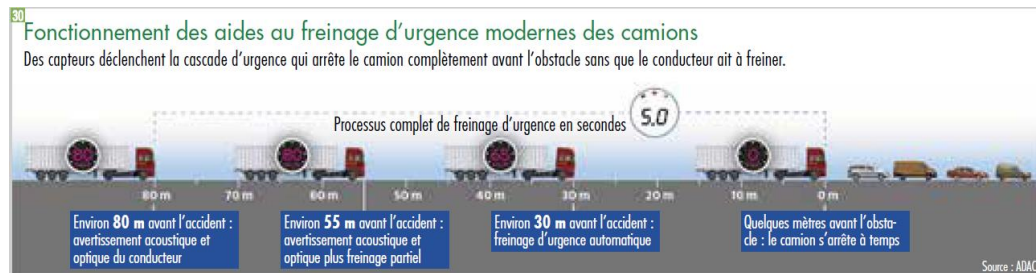


Les systèmes de freinage ont connu une évolution importante.



[Vidéo 1](#)

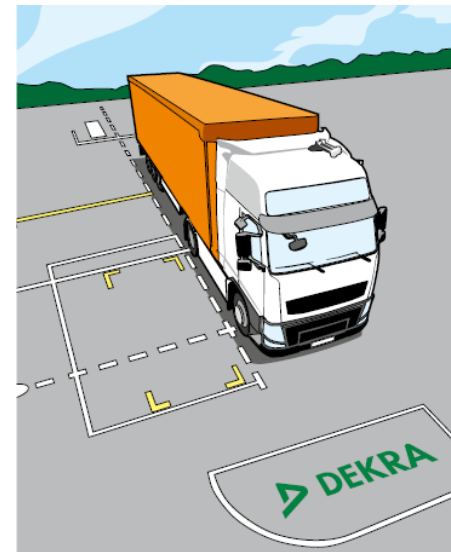
Crédit photo DEKRA



La technologie automobile

La visibilité des conducteurs est un sujet d'importance.

- De nouveaux systèmes sont rendus obligatoires :
 - Antévisseurs, rétroviseur d'accostage, rétroviseurs grand angle.
- Système d'assistance au changement de direction :
 - Détection des piétons, cyclistes ou obstacles stationnaires (exemple : feux tricolores)



Crédit photo DEKRA



Vidéo 2



Credit photo DEKRA



Peloton de poids lourds (platooning)



Crédit photo EU

Les infrastructures



Crédit photo DEKRA



Les infrastructures

Un tiers des accidents impliquant un poids lourd se produisent hors agglomération et hors autoroute.

La stabilisation des accotements est un axe de travail.



Crédit photo Imago

Les infrastructures

Distribution jusqu'au dernier kilomètre.

De nouveaux modes sont à étudier pour diminuer les risques liés à la présence de poids lourds en agglomération.



Crédit photo Thomas Koppers

Livraisons en ville par des vélos de transport

Livraisons en ville par des robots



Crédit photo ETM

Conclusion

Les axes de travail suivants peuvent être envisagés pour améliorer la sécurité routière :

- Mieux former les chauffeurs routiers à l'arrimage des charges transportées.
- Assurer le maintien en état des systèmes d'assistance à la conduite.
- Réactiver automatiquement les systèmes d'assistance à la conduite après désactivation.
- Généraliser les systèmes d'assistance au changement de direction.



Merci de votre attention



MISSION
SÉCURITÉ

