



À qui profite le green business ?

EN CHIFFRES

73 %

part des véhicules présentant au moins un dysfonctionnement sur la chaîne de dépollution. (source : SphereTech Europe)

410 000

nombre de diagnostics Éco-Performance réalisés par Norauto.

1300

marge nette mensuelle générée par l'Éco-Entretien. (source : Genelec)

Dans une filière en panne de relais de croissance, l'évolution du contrôle technique, prévue pour 2019, offre de véritables perspectives aux professionnels de l'entretien automobile. Une manne dont entendent bien bénéficier de nombreux opérateurs du marché...

PAR MOHAMED AREDJAL

Haro sur la pollution ! Alors que le diesel et les émissions de gaz sont au cœur de tous les débats depuis quelques années, le ministère de l'Environnement a fini par saisir ce problème à bras-le-corps en renforçant (enfin) la mesure des polluants automobiles au contrôle technique. C'est le 19 juin dernier que le décret durcissant les analyses a été publié au *Journal officiel*, dans le cadre de la loi sur la transition énergétique votée pendant l'été 2015. Ce texte prévoit, pour les véhicules essence, la mesure des niveaux d'émission d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines. Pour les véhicules diesel, ce même contrôle est complété par l'analyse des niveaux d'émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone (CO2) et d'oxygène. Une véritable révolution pour les motorisations gazole, jusqu'ici contrôlées sur la seule opacité des fumées rejetées. « Cette décision va rendre la législation plus lisible et plus cohérente d'un point de vue technique comme environnemental » a réagi la FNAA lors de la publication du décret. L'ensemble de ces nouvelles procédures sera mis en place à compter du 1^{er} janvier 2019, au terme d'une période expérimentale de mesures programmée entre septembre 2016 et mars 2017. Cette phase permettra de fixer les valeurs

FORMER POUR MIEUX DÉPOLLUER

Si la dépollution moteur offre à la profession de réelles perspectives de croissance, elle reste un sujet mal maîtrisé par bon nombre d'ateliers. Un défaut de compétences et des équipements inadaptés ne leur permettent pas, en effet, de réaliser un diagnostic et un traitement appropriés à ce type de défaillances. Avec l'apparition de dispositifs de dépollution toujours plus sophistiqués, le réparateur doit faire face à des défaillances qui affectent des organes sensibles du moteur : injecteurs, collecteurs d'échappement, vannes EGR, turbocompresseurs, etc. David Deregnacourt, fondateur de Spheretech Europe, confirme cet état des lieux : « Il y a des maladies chroniques sur les moteurs Diesel que l'après-vente n'avait pas l'habitude de soigner car les valises électroniques ne les détectent pas. Ce sont des défaillances que l'analyseur de gaz peut visualiser et qui ont une vraie importance sur le rendement des moteurs. Par exemple, des échappements en mauvais état peuvent générer des contre-pressions susceptibles de nuire aux turbos. Des turbos sont parfois changés alors que le problème vient de l'échappement ». Fort de ce constat, le dirigeant de Spheretech Europe s'est rapproché de plusieurs organismes de formation pour concevoir divers contenus pédagogiques afin d'accompagner la filière aval. À l'image de DAF Conseil, qui propose depuis cette année de nouveaux modules consacrés à la dépollution moteur : « Les technologie Euro 6, SCR et AdBlue », « L'éco-entretien et la maintenance préventive » et « L'éco-diagnostic et le traitement curatif des polluants ».

de référence à prendre en compte et de définir les méthodes de contrôle adaptées qui seront fixées au plus tard le 1^{er} juillet 2017.

Plus de 70 % des moteurs présentent un dysfonctionnement

Si les contrôleurs techniques seront évidemment les premiers concernés par cette évolution, les répercussions sur la filière aval seront également importantes. Et pour cause : une fois entrés en application, ces nouveaux contrôles devraient générer un taux de prescription de contre-visite plus important (en 2015, ce taux a reculé à 17,65 %), contraignant nombre d'automobilistes à mettre en conformité leur véhicule. Quelle part du parc roulant pourrait être concernée ? Tout dépendra des valeurs de référence retenues par le ministère de l'Environnement... « Selon la clémence du Gouvernement, cette part pourrait s'élever

entre 10 et 20 % du parc » estime David Deregnacourt, fondateur de Spheretech Europe. Et d'ajouter : « Les études que nous avons menées font apparaître que 73 % des moteurs présentent au moins une dérive fonctionnelle. Tous ces véhicules ne seront pas soumis à une contre-visite, mais les garagistes qui feront un précontrôle dans leur atelier ont toutes les chances de détecter ces problèmes et d'agir ainsi en amont. Cela va générer une manne importante en après-vente. »

Dans cette perspective, les acteurs du secteur n'ont pas attendu la publication du décret pour structurer la filière dépollution. Pionnière sur le sujet avec la démarche Éco-Entretien, la Fédération des syndicats de la distribution automobile (Feda) a réuni en juillet dernier avec ses partenaires syndicaux de nombreux opérateurs du marché de l'entretien automobile (Groupauto, Précisium, Autodistribution, Autolia Group, Mobivia Groupe, ●●●

300

nombre de garages équipés de la station Hy-Calamine de FlexFuel.

4 millions

nombre d'entrées en atelier liées à la dépollution moteur dans quelques années. (source : Feda)

11 000 €

montant de l'investissement nécessaire pour l'Éco-Entretien. (source : Genelec)

••• Speedy, etc.) pour signer la charte constitutive de l'association Éco-Entretien (AEE). Cette dernière s'est fixé pour mission d'encadrer le déploiement de son protocole et des concepts commerciaux qui s'en inspireront. « La Feda a une responsabilité dans la qualité de la chaîne de compétences techniques qui sera mise en œuvre pour rendre aux véhicules leurs performances d'origine » explique Alain Landec, président du syndicat professionnel. L'association sera dans ce but dotée d'une organisation opérationnelle articulée autour de quatre clubs : prescripteurs, utilisateurs, fournisseurs et formateurs. Un animateur sera également chargé d'assurer son fonctionnement.

La dépollution en accélérateur de business

Si la filière fourbit déjà ses armes, c'est que l'activité générée par l'évolution du contrôle technique pourrait doper les flux dans les garages. Convaincue que ce programme représente une « révolution technologique qui va dynamiser l'après-vente », la Feda table sur un volume supérieur à 4 millions d'entrées en atelier liées à la dépollution moteur dans quelques années. La fédération s'est d'ailleurs attachée à mesurer le retour sur investissement de son concept avec une étude menée par Genelec, premier distributeur ayant déployé l'Éco-Entretien. D'après cette enquête, cette activité permet aux réparateurs de dégager une marge nette comprise entre 1 016 et 1 299 euros par mois pour un investissement total d'environ 11 000 euros. Pour ne pas alourdir les trésoreries des garagistes, un plan de financement

sur soixante mois a même été mis en place avec des remboursements de mensualités s'élevant entre 159 et 228 euros, en fonction de la formule choisie. « Les opportunités sont réelles car 50 à 55 % du parc roulant est constitué de véhicules répondant à la norme Euro 3 ou à des normes inférieures. Ce sont des voitures très polluantes qu'il faut entièrement remettre à niveau » souligne Jacques Riffart, président de Genelec et de CER.

Centres-autos et fast-fitters en pole position

Ces perspectives de développement n'ont pas échappé aux enseignes de centres-autos et fast-fitters, qui ont été les premières à déployer des prestations autour de la dépollution moteur. Parmi elles, Norauto a commercialisé dès 2013 son diagnostic Éco-Performance, revendiquant aujourd'hui environ 410 000 opérations réalisées dans son réseau. Un volume important dû à l'intégration de cette intervention au forfait « Ma Révision ». « Environ 95 % de nos diagnostics ont été réalisés par ce biais. Parmi ces véhicules, un sur quatre présentait un défaut. L'autre approche, plus curative, concerne les automobilistes qui se sont rendus dans nos centres spécifiquement pour ce diagnostic. Pour ces derniers, des dysfonctionnements ont été constatés sur deux véhicules sur trois » constate Christophe Delannoy, responsable des services atelier de Norauto. Au total, près de 50 % des voitures contrôlées font état d'une défaillance. Sur le podium des pannes relevées, le colmatage de la ligne d'échappement se dresse sur la première marche (8 % des



diagnostics), suivi de l'encrassage de l'admission (7 %) et des injecteurs (5 %). Point notable : à l'issue de ces opérations, 15 % des clients ont accepté de faire la remise en conformité de leur véhicule dans le réseau de centres-autos. « C'est un taux de transformation assez faible, mais il augmente progressivement puisque les opérations de dépollution se généralisent de plus en plus. Il y a une importante communication autour des problèmes de pollution, et l'évolution du contrôle technique devrait aussi nous aider à développer cette activité », prédit Christophe Delannoy. Même optimisme chez Speedy, qui a débuté le déploiement de son programme Eco-Clean l'année dernière. Si seule une quarantaine de sites sont opérationnels, l'enseigne de fast-fit enregistre des

▲ Dans le cadre du programme Éco-Performance, **Norauto** a amélioré l'offre proposée aux clients sur les pièces de réemploi pour réduire le coût des réparations.

▼ **David Deregnacourt**, fondateur de Spheretech Europe.



« Les études que nous avons menées font apparaître que 73 % des moteurs présentent au moins une dérive fonctionnelle. »

ÉCO-RÉVISION, LE LABEL DE DÉPOLLUTION MOTEUR DES DIÉSÉLISTES DE FRANCE

L'association Diésélistes de France, qui fédère les professionnels de l'entretien de moteurs Diesel, s'apprête à lancer son programme dédié à la dépollution. Du diagnostic à la réparation, en passant par le décrassage, ce nouveau label couvre l'ensemble des interventions visant à identifier et à corriger les émissions excessives de polluants. « C'est un programme global qui s'appuie sur les

compétences techniques et le maillage des professionnels de la gestion moteur des Diésélistes de France. La philosophie de l'Éco-Révision, c'est de faire évoluer la révision des véhicules en tenant compte des enjeux économiques et écologiques tout en préparant l'évolution du contrôle technique » confirme Fabrice Godefroy, président de l'association. Ce nouveau programme prendra également en

compte les dernières évolutions réglementaires sur la préconisation de la pièce de réemploi. Pour le remplacement de certaines pièces défectueuses (turbocompresseur, vanne EGR, etc.), les garages proposant l'Éco-Révision privilégieront ainsi l'échange standard. Pour cette prestation, les Diésélistes de France pourront s'appuyer sur TechnParts, la gamme de pièces techniques du groupe IDLP.

MIRKA



**Passez à la vitesse
supérieure**

**Sans poussière, gagnez un temps précieux,
et consacrez-le à ce qui est vraiment important : vos clients.**

Bienvenue dans un monde nouveau, celui du ponçage sans poussière. Respirez l'air pur de votre environnement de travail et restez parfaitement concentré sur votre ponçage, sans être gêné par la poussière.

Appréciez le fruit de votre travail à mesure que vous avancez. Grâce à Abranet® de Mirka, adieu le temps de l'environnement poussiéreux et vive le bel atelier où poncer est sûr, efficace et agréable.

www.mirka.com/fr/abranet

Abranet[®]
La perfection sans poussière



●●● premiers résultats prometteurs avec cette nouvelle activité. « Pour le moment, plus de 70 % des véhicules présentent au moins un signal orange dans le diagnostic Eco-Clean et nécessitent donc un traitement. L'essentiel de ces prestations se concentre sur des opérations de nettoyage préventif avec un panier moyen compris entre 80 et 150 euros par véhicule » confie Julien Dubois, responsable marketing de Speedy. Ce dernier se montre plutôt confiant sur l'avenir de son programme puisque le premier bilan est supérieur aux hypothèses fixées avant son lancement. « Cela signifie que c'est une activité qui devrait générer de la rentabilité pour le réseau », conclut le directeur.

Les MRA dans les starting-blocks...

Alors que les grandes enseignes n'ont pas attendu l'entrée en vigueur du nouveau contrôle technique pour lancer leur programme de dépollution, on se montre plus prudent du côté des réparateurs indépendants. Si les principaux réseaux de MRA ont accepté de rejoindre l'AEE, peu d'actions ont été réellement engagées sur le terrain. Sollicités dans le cadre de cette enquête, les dirigeants de Group-auto et d'Autodistribution n'ont d'ailleurs pas souhaité répondre à nos questions. Seule l'enseigne Précisium nous a confirmé mener une réflexion sur le développement d'un concept dédié à l'entretien moteur. « Nous avons commencé à travailler sur le sujet » affirme Florence Galisson, directrice de Précisium-Gefa. Elle poursuit : « Nous devons être en mesure de fournir à nos garages une offre adaptée en termes de formation, de choix des appareils et des produits additifs, et de leur financement, etc. Le tout dans un planning qui puisse englober l'ensemble de nos adhérents, distributeurs et réparateurs. » Si le train est en marche, le trajet promet néanmoins d'être long puisqu'il faudra convaincre chaque adhérent d'investir entre 5 000 et 10 000 euros pour démarrer cette nouvelle activité. « Ce sont de lourds investissements pour notre réseau sans aucune garantie que ces

équipements soient rentabilisés à court terme puisque la phase expérimentale est en cours et qu'on ne sait pas combien de véhicules seront soumis à contre-visite au contrôle technique. Il faudra sensibiliser tous les garages pour que le message soit très clair », insiste-t-elle.

Si la précaution est donc de mise chez les MRA, ces derniers ont pourtant une réelle carte à jouer. « Les garages indépendants ont pour eux la proximité avec leurs clients et la stabilité de leurs équipes. Nous l'observons via le retour des clients, qui nous confient bénéficier de plus de conseils et d'accompagnement dans ces ateliers. Ce sont les intervenants les plus à même d'expliquer aux automobilistes pourquoi ils doivent intervenir sur leur véhicule », rapporte David Deregnacourt.

Les experts de la « dépoll' »

Pour répondre aux besoins d'une filière en pleine structuration, de nombreux spécialistes de l'entretien de la chaîne de dépollution font aujourd'hui valoir leurs services et leur expertise. Pas question pour ces derniers de passer à côté d'un marché en plein essor. C'est le cas de Bardahl, qui propose à ses garages partenaires un kit complet incluant un appareil de nettoyage, une formation dédiée, une gamme de produits additifs ainsi qu'un kit PLV. Cette formule clés en main, commercialisée à hauteur de 2 500 euros, a déjà séduit près de 3 000 professionnels. « Bardahl existe en France depuis 1954, et nous nous sommes intéressés à la dépollution moteur depuis plusieurs années. C'est donc un sujet que nous connaissons bien. Nous sommes d'ailleurs l'un des seuls fabricants d'additifs à développer nos propres formules, validées par les constructeurs avec lesquels nous travaillons en première et seconde monte. Ces partenariats sont les garants de notre qualité de produits » indique Gilles Rigot, directeur d'activité chez Bardahl. Chez FlexFuel, en revanche, on préfère une solution plus « vertueuse » avec le décalaminage par hydrogène. Pulsé dans le conduit d'air d'admission du moteur, l'hydrogène va permettre



▲ En pleine expansion, FlexFuel a ouvert des filiales au Benelux et à Hong Kong.

d'augmenter considérablement la température de combustion. Sous l'effet de pyrolyse induit, les dépôts d'oxydation et de calamines responsables de l'asphyxie du moteur vont alors brûler et s'éliminer. « Notre expérience sur des moteurs industriels nous permet de mettre à disposition des garagistes des systèmes qui n'utilisent que de l'eau et de l'électricité » expose Sébastien Le Polles, président de FlexFuel Energy Development. Puis il ajoute : « J'insiste sur ce point parce que d'autres solutions qui existent sur le marché soit ont besoin d'additifs pour réaliser une électrolyse s'il s'agit de système à hydrogène, soit pire encore sont des solutions qui fonctionnent par injection de produits chimiques. Dans un récent courrier, l'Ademe s'interrogeait d'ailleurs sur l'impact de ces produits chimiques. [...] Il serait paradoxal de créer une solution chimique pour réduire la pollution des moteurs ». Fort de ce concept, FlexFuel a déjà équipé 300 sites en France et s'est fixé un objectif de 4 000 implantations avant la mise en place définitive du nouveau contrôle technique. ■

▼ Bardahl compte une trentaine de formateurs-démonstrateurs sur le terrain.



La solution au quotidien de l'atelier

La gamme Hella Gutmann Solutions - en route vers le succès.



Dans le quotidien de l'atelier, il est important que les choses fonctionnent bien. La communication est le mot magique : votre appareil de diagnostic comprend parfaitement les systèmes embarqués modernes. En outre, il communique avec votre appareil de réglage des phares et votre outil CSC pour le calibrage des systèmes d'aide à la conduite. Il coopère avec votre outil de contrôle de charge de la batterie, avec votre kit LPD pour tous les

contrôles de pression importants et transmet des données sans câble par WLAN et Bluetooth. Impossible ? Si, c'est possible ! Hella Gutmann Solutions regroupe des appareils répondant à tous les besoins et pensés jusqu'au moindre détail. Diagnostic multimarques, réparations, contrôles et réglages ? Avec Hella Gutmann Solutions, devenez plus rapide, plus performant, plus précis.

HELLA S.A.S.

B.P. 7

11 av Albert Einstein

93151 Le Blanc Mesnil Cedex

Téléphone: 0149395959

Télécopie: 0148674052

E-Mail: infofrance@hella.com

Internet: www.hella.fr

HELLA GUTMANN
S O L U T I O N S