

## ACTUALITÉS

### L'eCall routé vers les assistants

L'État vient d'habiliter les assistants à recevoir les appels d'urgence issus du système européen eCall. La facture sera payée par les assureurs, autorisés à orienter les clients vers leurs réseaux de remorquage et de réparation pour réduire les coûts sinistres. **P. 6**



## TRANSPORT

### Le débat sur le défapage refait son apparition

Coup de projecteur médiatique sur le défapage VI avec le témoignage d'un transporteur racontant comment il a installé un boîtier acheté sur le Net pour désactiver son Fap. De quoi relancer le scandale et le débat. **P. 61**

**46 923**  
exemplaires

Mise en  
distribution  
certifiée



Numéro 48 | Juin 2017

METIERS

# AUTO zepros

zepros.fr

**P.18** ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE

## La formule antipollution des réparateurs





**1** Dans le cadre de l'Association Éco-Entretien à l'origine de cette mise en orbite de la prestation d'écodiag, l'analyseur 5 gaz Bosch X 822 ainsi que celui d'AVL sont les deux seules machines intégrant le logiciel EasyDiag à avoir été labellisé Éco-Entretien, via les tests Ifsttar.

**2** Parmi les premiers à avoir commercialisé la prestation d'éco-entretien avec son Éco-Clean, Speedy a tiré les premiers constats sur 500 diagnostics réalisés : 28 % des véhicules étaient dans le vert, 32 % exigeaient un traitement chimique, 16 % une réparation et 24 % un traitement chimique et un remplacement.

**3** Actuellement, seules les gammes de traitement et la station Spheretech ont obtenu le label Éco-Entretien après des tests Ifsttar. Bardahl, Wynn's, Métal 5... ont fait une demande de labellisation.

## FOCUS

# ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE

## La formule antipollution de

**Être à même de proposer une solution de remise à niveau des véhicules recalés pour pollution ! Les réparateurs ont jusqu'à 2019 pour se mettre en ordre de marche avec le soutien de leur enseigne et l'appui des labels Éco-Entretien et Éco-Révision.**

**I**l reste deux ans aux pros pour passer en mode « éco-réparateur ». Si tout se passe comme prévu, en janvier 2019 sera effectif le contrôle renforcé des émissions de polluants lors du contrôle technique instauré par la loi sur la transition énergétique. Les contrôleurs techniques devront ainsi effectuer un diagnostic thermodynamique 5 gaz (ou éco-diagnostic) portant sur les niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxyde d'azote, de dioxyde de carbone et de particules fines. Dix-sept centres de contrôle technique français ont testé pendant huit mois des protocoles d'analyseurs 5 gaz, remonté les données à l'Utac chargé d'élaborer un cahier des charges pour les équipements et de mettre en place un

référentiel commun de mesures. Mais les choses semblent plus compliquées que prévu, faisant craindre un nouveau report de sa mise en œuvre.

### Un potentiel important

Sans attendre cette rampe de lancement, les acteurs du marché ont initié le déploiement d'offres de traitement pour la remise à niveau des moteurs encrassés affichant des taux d'émissions trop élevés, devenus poussifs et surconsommants. Selon la Feda, ces véhicules représenteraient un potentiel de 4 millions d'entrées

atelier par an ! D'où l'accélération du déploiement des labels encadrant les offres de prestation préventive de décalaminage des véhicules sous l'égide de l'Association Éco-Entretien (\*) – à l'origine de la démarche dans le cadre de la Feda, sous l'impulsion de Jacques Riffart (Genelec) et du rapprochement voici déjà dix ans avec Spheretech – ou de l'Éco-Révision déployée par Diéséliste de France. Concrètement, l'enjeu est de privilégier la démarche préventive sur le curatif, et donc de se positionner en prescripteur-conseiller de l'automobiliste.

« La conversion en éco-réparateur n'est pas encore une évidence pour nombre de garagistes car la prestation n'est pas facile à vendre. Pourtant, ils vont devoir s'y mettre s'ils ne veulent pas se faire doubler lorsque le contrôle des émissions sera effectif », prévient un responsable de réseau. D'autant que les réseaux de marque constructeur ne sont pas encore entrés dans la démarche. Ce qui pourrait changer car le CNPA à monter un groupe de travail sur le sujet pour la plus grande satisfaction de l'Association Éco-Entretien, dont la mission est de mettre les pros au cœur de l'amélioration de la qualité de l'air, si chère au cœur de nos gouvernants par le bon entretien du parc roulant. ●

(\*) L'AEE réunit : Feda, Fnaa, SPP, Alliance Automotive Group, Autodistribution, Autolia, First Stop, Genelec, Groupe Laurent, Mobivia, Speedy...

### Les organes ciblés

- **Système d'injection et d'admission d'air** : formation et accumulation de goudrons, suies et calamine sur les injecteurs, turbos, soupapes et têtes de piston.
- **Filtre à particule** : encrassé par les cendres et particules.
- **Vanne EGR** : grippée par les suies.
- **Catalyseur d'oxydation** : colmatage et obstruction.



# es réparateurs

FOCUS RÉSEAUX

## Les enseignes mettent les gaz

**S**ous l'impulsion de l'Association Éco-entretien, Norauto et Speedy ont été les premiers à tester une offre pour leurs ateliers. Les autres réseaux d'indépendants ont vite embrayé. Où en sont-ils ?

Éco-Entretien annonce 350 labellisés ou en cours, dont un tiers sont des centres autos. « Le déploiement n'a commencé qu'en début d'année dans les garages indépendants », précise Jacques Riffart, le président de l'association. Pour entrer dans la démarche, les réparateurs sont formés sur trois jours pour intégrer les process, doivent s'équiper d'un analyseur 5 gaz labellisé (Ifsttar/AEE) et avoir obtenu la certification

### « Privilégier le préventif sur le curatif »

Ecocert (230 € sur trois ans).  
 • Première à tester la formule de diagnostic et traitement des véhicules, **Norauto** propose depuis 2013 son offre Ecoperformance (29,90 €) proposée dans ses 376 centres (dont 280 intégrés). L'enseigne de Mobivia a investi 5 M€ dans le programme (formation de 750 techniciens, achat et déploiement de l'analyseur de gaz, construction de systèmes d'évacuation d'air des centres...). Une vraie révolution culturelle pour les ateliers habitués à faire de l'entretien, mais qui ont dû entrer dans le moteur...

• **Speedy** totalise 500 ateliers Eco-Clean sur 2016. Axée préventif, l'enseigne impose aux techniciens de proposer systématiquement la prestation aux véhicules de plus de 80 000 km. Le tarif est de 29 € TTC pour les demandes spontanées du client ou 15 € en intégration dans les forfaits vidange. « Le diagnostic va monter en puissance dès cette année. Les 900 Eco-Clean déjà enregistrés sur les quatre premiers mois de l'année sont le signe de la prise de conscience des automobilistes », indique Idalina Neves, responsable formation au sein du réseau de centres autos.

• **Autodistribution** est en phase de construction de son offre commerciale, annoncée pour Equip Auto. Le groupement s'appuie sur 50 distributeurs engagés pour faire la promotion de l'Ultima X 822 de Bosch et

communiquer sur le concept global d'Eco-Entretien via des soirées techniques. Un impératif : avoir finalisé le déploiement le 1<sup>er</sup> janvier 2019, « car avec le prédiag, le client choisira toujours son garage de proximité ».

• **Groupauto** a démarré les tests en juillet dernier. À ce jour, un tiers des **Top Garage** et **Étape Auto** sont équipés d'une station de nettoyage (en l'occurrence Bardahl). La montée en puissance est plus marquée dans les centres autos, qui disposent en majorité d'une machine 5 gaz. Premier constat : la prestation reste difficile à vendre pour les réparateurs en dehors d'un pack Révision.

• Hors champ Éco-Entretien, Diéséliste de France a développé son propre concept, **Éco-Révision**, axé sur une logique préventive en intégrant la prestation à la première révision qui doit se faire dès la première année et non uniquement en suivant les préconisations constructeur. Le label Éco-Révision s'articule autour d'une fusée à trois étages : le Relais Conseil (traitement), le Point Contrôle (équipé d'un analyseur 5 gaz) et le Point Contrôle Technique (analyseur 5 gaz et offre en échange standard). « Une chaîne de compétences collaborative encourageant les échanges entre les garages labellisés. » Une centaine d'ateliers sont porteurs du concept, dont une quarantaine est équipée d'un analyseur 5 gaz. ●

CHIFFRES

**73%**

des véhicules diesel en parc sont en souffrance et plus conformes à leurs valeurs d'émissions d'origine.

**20%**

C'est la part de réduction des émissions polluantes que permet la prestation de décalaminage ou réparation. Elle permet également de faire baisser de 5 % la consommation de carburant.

**20 à 30 €**

C'est le surcoût estimé du diagnostic approfondi des émissions. La prestation de nettoyage affiche une moyenne de 80 €.

**10000 €**

C'est la marge nette pouvant être dégagée annuellement par un éco-réparateur sur la base de 5 entrées atelier par jour, dont 25 % ont accepté un éco-diagnostic débouchant sur un éco-entretien dans 10 % des cas (source : Éco-Entretien).

« Comme un corps humain malade, le moteur peut être soigné, soit par nettoyage (du FAP, des injecteurs, etc.), soit par un changement de pièces. Mais avant d'effectuer des prestations de traitement, il est impératif de débuter par un éco-diagnostic avec mesure des émissions. »

David Derégnaucourt, DG de Spheretech



Les organisations multiplient actuellement les réunions d'information sur l'entretien écologique auprès des réparateurs.

FOCUS TRAITEMENT

## Chimique ou hydrogène : les options ouvertes

Deux process sont disponibles pour le décalaminage. Le plus répandu est celui du nettoyage des circuits d'injection, d'admission et du FAP par injection de produits chimiques. Actuellement, seule la solution Spheretech de Spheretech a été labellisée Éco-Entretien après test de l'Ifsttar. Bardahl, avec sa station Eco-Nettoyage Moteur ou encore Métal 5 et Wynn's avec

son équipement MultiServe ont fait une demande de validation. L'autre option est le nettoyage par injection hydrogène dans l'admission d'air dont le parcours doit assurer la régénération des pièces motrices. On citera notamment FlexFuel et sa station Hy-Calamine EGR Pilot ne nécessitant que l'adjonction d'eau pour fonctionner (lire aussi page 38). S'il n'existe pas de solution

miracle, cette technique a ses adeptes – « on n'utilise pas de produits chimiques, c'est cohérent avec la démarche » – mais a ses limites, selon Jacques Riffart (AEE). « Elle traite les conséquences mais pas la cause. Cela fonctionne bien pour tout ce qui est post-injection, mais n'agit pas sur l'injecteur. A contrario, le chimique peut tout résoudre dans la limite d'un niveau d'encrassement. » ●

TECHNIQUE

### Quand préconiser le remplacement ?

Lorsque l'appareil de mesure détecte un début de dérive du traitement des fumées, le réparateur peut prescrire un nettoyage. Si la dérive est confirmée, il faudra soit réparer, soit remplacer les pièces touchées. « Le professionnel doit être force de proposition, en fonction de l'usage du véhicule », affirme Pascal Sigrist, responsable technique de Diéséliste de France. Un véhicule qui parcourt de longues distances s'encrassera moins qu'en milieu urbain. Mais même dans ce cas, une vanne EGR peut vivre aussi longtemps que la voiture. En revanche, le catalyseur devra être changé. Dans tous les cas, les prescriptions des constructeurs, basées sur une utilisation optimale du véhicule, correspondent rarement à la réalité.

FOCUS DIAGNOSTIC

## Quatre analyseurs 5 gaz en lice

L'Utac a confié les prototypes de cinq analyseurs (fournis par Actia Automotive, AVL DiTest, Bosch, Capelec et Fog Automotive) à dix-sept centres de contrôle technique chargés de les tester en conditions réelles sur neuf mois. Actuellement à l'étude, les résultats devraient déboucher cet été sur la rédaction d'un cahier des charges à suivre par les équipementiers. « Dans l'idéal,

l'analyseur permettra de mesurer à la fois l'émission des cinq gaz (CO, CO<sub>2</sub>, NOx, HC, O<sub>2</sub>) et des particules sur les véhicules diesel et essence. L'objectif est de proposer une machine permettant des tests d'une demi-heure coûtant 10 à 20€ », précise Geoffrey Michalak, DG adjoint technique de Dekra. Ainsi, si les modèles Bosch et AVL sont proches, avec le même logiciel (conçu par

Spheretech), celui de Fog est limité aux moteurs essence et celui d'Actia est lié à un banc de charge... Ce dernier, trop coûteux – 30 000 à 50 000 € – par rapport une machine Bosch dont le prix catalogue est passé de 9 000 à 7 500 €, risque d'être recalé. L'Association Éco-Entretien a d'ores et déjà labellisé les analyseurs Bosch et AVL équipés du logiciel Spheretech. ●

FOCUS TÉMOIGNAGE

## « Jouer le rôle de conseil de son client »



« Pour éviter à nos clients de grosses réparations, il est impératif de les "éduquer" à bien entretenir leur véhicule diesel et notamment à intégrer un décalaminage régulier », explique Amar Souarit.

À la tête de deux Bosch Car Service dans les Yvelines, Amar Souarit est éco-réparateur depuis toujours sans le savoir. « En tant que spécialiste du diesel, je dois expliquer à mes clients comment bien entretenir leur véhicule pour éviter les pannes, d'autant que la qualité du carburant a reculé. J'ai donc toujours préconisé le traitement du véhicule qui a 120 000 km. » L'arrivée de l'analyseur 5 gaz est une bénédiction. « C'est génial. La machine nous éclaire (codes procédures, codes défauts...) et dicte le procédé. Cela permet d'argumenter sur des bases concrètes ! » Labellisé « Point de Contrôle » Éco-Révision, il a intégré le process complet qui théorise ce qu'il faisait déjà avant. Dès l'entrée du client dans l'atelier, il l'interroge

sur son ressenti (perte de puissance, augmentation de la consommation...), ensuite vient la phase de diagnostic, puis la préconisation de traitement « carbon-clean » (hydrogène).

### Éduquer l'automobiliste

« La démarche est préventive et je préviens le client que le décalaminage peut ne pas suffire. Il comprend. Car le nettoyage a ses limites et est inopérant lorsque les organes sont complètement colmatés ou obstrués. » Il estime réaliser cinq à huit nettoyages par jour (facturés 65 € HT chacun). « De fait, très souvent les clients viennent me voir lorsqu'ils ont un problème sur leur véhicule. Et ceux qui viennent pour une révision acceptent le nettoyage à 90%. Mais, bien "éduqués", certains de mes clients fidèles réclament leur traitement. » ●

CHIMIQUE



**BARDAHL A INSTALLÉ 5 000 STATIONS ÉCO-NETTOYAGE MOTEUR** et se déploie au rythme d'un millier de machines supplémentaires par an. Elle est proposée autour de 2 500 € HT.

ÉCO-DIAGNOSTIC



**L'ANALYSEUR 5 GAZ SPÉCIFIQUE ÉQUIPÉ DU LOGICIEL EASYDIAG** développé par Spheretech effectue un bilan complet des dysfonctionnements de combustion du système d'injection.

HYDROGÈNE



**LA MACHINE HY-CALAMINE EGR PILOT DE FLEXFUEL** est proposée en formule de location à 264 € HT par mois. Trois à quatre prestations facturées 65 à 95 € permettent de couvrir le loyer.

GARANTIE

## Le système d'alimentation plombe les coûts

Le coût moyen des réparations est passé de 498,40 € à 502 € par sinistre en 2016. En cause : la multiplication des systèmes électroniques qui augmente la probabilité de sinistre et le coût d'intervention, indique l'étude annuelle sur les contrats de garantie menée par CarGarantie (\*). Cette année, les pannes sur le système d'alimentation sont particulièrement mises en évidence. Pour les VO, elles arrivent en deuxième position (derrière les pannes moteur, 22,9 % des cas) en matière de coût, à 18,1 %, mais en tête des fréquences de panne avec une augmentation de 0,3 % pour atteindre 19,6 %. Pour les VN, que ce soit sur le critère des coûts (20 %, + 7 points) ou de la fréquence (21,6 % contre 15,0 % en 2015), le système d'alimentation arrive en tête des éléments les plus

sujets aux pannes. Concernant les autres causes de pannes :

- Pour les VO, avec 17,7 %, l'installation électrique arrive en deuxième place des fréquences, suivie du moteur (3<sup>e</sup> à 10,9 %) et l'électronique de confort (4<sup>e</sup> à 10,4 %).
- Pour les VN, la part des pannes augmente sensiblement pour l'installation électrique qui affiche une progression de 0,8 % (2<sup>e</sup> position, 17,5 %), de 3 % pour le système de refroidissement (3<sup>e</sup> position, 11,3 %) et de 0,2 % pour l'électronique de confort (4<sup>e</sup> position, 7,7 %).

(\* ) L'évaluation a porté sur 251 593 extensions de garantie pour VN et 688 824 garanties pour VO.



ENTRETIEN ÉCOLOGIQUE

## FlexFuel recrute des garages-stations

Depuis dix ans, FlexFuel Energy Development (FFED) surfe sur les solutions de limitation des émissions polluantes. En 2007, il rebondit sur le développement du bioéthanol (E85) en France en développant son propre boîtier de conversion et en recrutant des garages installateurs. La PME rassemble assez rapidement un réseau de 120 garages partenaires qui ont installé 25 000 boîtiers. Depuis janvier dernier, FFED a élargi son offre en proposant de nouveaux boîtiers (certifiés et garantis cinq ans) compatibles avec les véhicules essence de dernière génération à injection directe. Objectif : monter à un millier de boîtiers installés par mois (contre moins d'une centaine aujourd'hui), boostés par la publication de l'arrêté d'homologation attendu d'ici l'été qui simplifiera l'obten-

tion de la nouvelle carte grise et l'ouverture des centres-villes aux véhicules équipés même en cas de pic de pollution.

### Le décalaminage rentable

L'autre pilier de FFED : le développement d'une prestation de décalaminage. La PME présente sa station de décalaminage Hy-Calamine EGR Pilot proposée via une formule de location. « À raison de trois à quatre prestations facturées entre 65 et 95 € par mois, le loyer de 264 € HT est couvert », assure Sébastien Le Pollès, le P-DG. Trois ans après son déploiement, la machine est utilisée par 410 ateliers qui réalisent en moyenne 30 à 40 prestations par mois, « pour peu que le réparateur ait envie de vendre ce service », assure S. Le Pollès. Avec ces cartes en main, le jeune patron veut doubler cette année



Sébastien Le Pollès a de fortes ambitions de développement.

son CA 2016 qui a atteint 2,6 M€. Pour y parvenir, il doit passer son équipe de commerciaux terrain de 20 à 30 personnes et gonfler son réseau de garages partenaires. « Actuellement, nous recrutons 25 à 30 nouveaux partenaires par mois, nous devons passer à 40 recrutements mensuels pour atteindre d'ici 2019 le maillage de 4 000 garages nécessaire à la couverture des territoires. Notre démarche est d'intégrer une solution comparable à celle de l'éco-entretien. » FFED promet « un nouveau concept vraiment innovant qui va faire basculer le marché », présenté sur Equip Auto en octobre prochain. ●

**TOUT  
LE MONDE  
AIME  
L'ODEUR  
DE LA  
VITESSE**



### NOUS VOULONS TOUS PLUS DE PERFORMANCE.

Vous pouvez maintenant l'obtenir avec un filtre à air à haut-débit K&N conçu pour augmenter la puissance grâce à un flux d'air jusqu'à 50% supérieur. Commandez le vôtre en ligne ou chez votre revendeur, passez 5 minutes sous le capot et vous êtes prêt à partir.

KNFILTERS.COM



SUPERIOR AIRFLOW. SUPERIOR PERFORMANCE.®